



MADRID Y SU EXTRARRADIO: EL DISTRITO DE TETUÁN EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX

Javier González López

**Trabajo de Fin de Máster
Departamento de Historia Contemporánea
Universidad Complutense de Madrid**

Director: Luis Enrique Otero Carvajal

Máster Interuniversitario en Historia Contemporánea

“Allí donde la acción urbana no llega por limitaciones de la Ley y de los ingresos municipales, o por cualquier otra causa, se acumulan barriadas inmundas y misérrimas, en donde los estímulos de exagerada economía, alguna vez la codicia explotadora de los propietarios, y siempre las desgraciadas consecuencias de la incultura y la pobreza, van tejiendo una red infecciosa que oprime y contamina las grandes ciudades, dándose el caso de que el contraste más deplorable se ofrezca en España entre el vivir de las grandes poblaciones y el de sus anejos o barriadas extremas...”

Proyecto de Ley de J. Sánchez Guerra (1914).

“...Madrid está rodeado de suburbios, en donde viven peor que en el fondo de África un mundo de mendigos, de miserables, de gente abandonada.

¿Quién se ocupa de ellos? Nadie, absolutamente nadie. Yo he paseado de noche por las Injurias y las Cambronerías, he alternado con la golfería de las tabernas de las Peñuelas y los merenderos de los Cuatro Caminos y de la carretera de Andalucía. He visto mujeres amontonadas en las cuevas del Gobierno Civil y hombres echados desnudos al calabozo. He visto golfos andrajosos salir gateando de las cuevas del cerrillo de San Blas y les he contemplado cómo devoraban gatos muertos.

...Y no he visto a nadie que se ocupara en serio de tanta tristeza, de tanta laceria...”

Baroja, Pío: “Crónica: Hampa”. El Pueblo Vasco (1903)

ÍNDICE

	PÁG.
INTRODUCCIÓN	4
1.1. El objeto de estudio	4
1.2. Una apuesta por la nueva Historia Urbana	6
ESTADO DE LA CUESTIÓN	11
1. A LAS PUERTAS DE LA MODERNIDAD: MADRID EN TORNO A 1900	17
1.1. La población de Madrid a comienzos del siglo XX	19
1.2. Saneamiento madrileño en el cambio de siglo	23
1.3. Comercio madrileño en torno a 1900	27
1.4. La situación de la vivienda obrera en el Madrid de 1900	29
1.5. Comunicación y transporte en Madrid	34
2. SURGIMIENTO DEL ENSANCHE	39
3. LOS ORÍGENES DEL EXTRARRADIO DE MADRID	44
4. EJEMPLO DE UN DISTRITO DEL EXTRARRADIO: EL CASO DE TETUÁN	47
4.1. La población del distrito de Tetuán a comienzos del siglo XX	58
4.2. Educación en el distrito de Tetuán	63
4.3. Saneamiento en el distrito de Tetuán	66
4.4. Comercio en el distrito de Tetuán	69
4.5. Comunicación y transportes en el distrito de Tetuán	72
DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN	78
1. A modo de introducción	78
2. Principales objetivos y fuentes documentales: los padrones municipales	79
3. Estructura de la población de Bellas Vistas	80
4. La inmigración como factor de crecimiento sociodemográfico	82
5. Condiciones de habitabilidad	89
6. Nivel Cultural	90
7. Comercio	91
8. Análisis socio - profesional	92
CONCLUSIONES	97
ANEXOS	105
BIBLIOGRAFÍA	115

A) INTRODUCCIÓN

Este trabajo es el primer paso de una investigación cuyo objeto de estudio es la reconstrucción histórica del Extrarradio madrileño y, en concreto, del distrito de Tetuán, a partir del análisis del conjunto de procesos y transformaciones sociales, demográficas, políticas, económicas y culturales que afectaron a los habitantes de este distrito del norte de Madrid en el primer tercio del siglo XX. Un trabajo que, bajo la dirección del Dr. D. Luis Enrique Otero Carvajal, se enmarca dentro del Grupo de Investigación Complutense *Historia de Madrid en la Edad Contemporánea*, un ambicioso proyecto que pretende llamar la atención sobre las posibilidades de aplicación metodológica y los avances en el conocimiento histórico que la elección de la ciudad como campo de estudio puede brindar.

1.1. El objeto de estudio

Como se indicaba, el presente trabajo pretende dar luz al surgimiento de uno de los más importantes arrabales de Madrid a finales del siglo XIX, en el momento de la creación del Ensanche de Castro, y hoy ya integrado dentro de la ciudad de Madrid como uno de los distritos más importantes y característicos. Tetuán, surgido como un distrito claramente obrero en los albores de las transformaciones industriales que estaba viviendo la capital española, recogió un fuerte flujo migratorio proveniente de toda la Península, constituyendo así su fisonomía y esencia tan particular. Este es, sin lugar a dudas, un ejemplo de esos extrarradios donde se van quedando muchos de los inmigrantes provincianos y pueblerinos (en el sentido más noble del término) ante el miedo y la incertidumbre que les produce la ciudad, y ante las dificultades insalvables para encontrar un lugar en el interior donde vivir.

¿Y por qué elegir el distrito de Tetuán? Tetuán es, seguramente, el más típico de los extrarradios madrileños, pero también resulta interesante pues sobre él hay ya un importante número de estudios de base y, de igual manera, porque es una de las zonas que con el paso del tiempo ha ido perdiendo su carácter de extrarradio arrabalero para convertirse en una zona céntrica, muy valorada hoy en día dentro del conjunto urbano.

Así, Tetuán, cuyas primeras construcciones se remontan a mediados del siglo XIX, si bien son muy pocas las licencias concebidas en estos años, tendrá su apogeo desde finales de siglo, al convertirse en la válvula de escape de una población que, dada la escasez del suelo en el interior de la cerca madrileña, la elevación de los precios en el Ensanche y el crecimiento de la población, se vio obligada a desplazarse hacia el Extrarradio para encontrar una vivienda adecuada a sus posibilidades. Y es así como se fueron asentando inmigrantes de diferentes provincias españolas junto a otros madrileños, que a la vista del buen negocio que podían realizar (facilidad para abrir negocios, viviendas muy económicas...), instalaron allí sus tiendas, merenderos y comercios. Sin embargo, con el paso de los años, los habitantes de aquel distrito se fueron convirtiendo en su mayoría en jornaleros que desarrollaban su actividad en la construcción, tanto en el Ensanche como en el Extrarradio, así como en las numerosas obras de reforma que se llevaban a cabo en el interior de la ciudad.

Será el primer tercio del siglo XX el que supuso la plena consolidación del Extrarradio, debiéndose esta situación a su rápido crecimiento por el aumento de la población de Madrid, así como a unas mejores perspectivas económicas de sus habitantes, aunque sin olvidar que, a pesar de ello, en estos años las condiciones higiénicas y de infraestructuras seguían siendo muy deficitarias. Pero poco a poco fueron mejorando las condiciones de estas gentes, y en los años siguientes verán surgir su primera iglesia, el Hospital de Jornaleros, y muy poco después, en 1919, tendría lugar la apertura en la Glorieta de Cuatro Caminos de la primera boca de Metro de la ciudad de Madrid, lo que demuestra la importancia que en pocas décadas alcanzó este territorio.

Y es que el origen y el posterior crecimiento de Tetuán representa un caso poco frecuente entre los distritos que en la actualidad forman Madrid. Tetuán ha desarrollado a lo largo de su historia una personalidad propia, una notable conciencia de territorialidad y gran integración homogénea de sus gentes. Sin embargo, el origen de Tetuán no tiene su base en algún pequeño núcleo de población posteriormente absorbido por la capital, cuestión que justificaría el carácter diferenciado de sus gentes. Tetuán nació de un azar y de una necesidad, unidos a la enorme capacidad laboral de sus pobladores.

El azar fue el asentamiento en la Dehesa de Amanuel del ejército del general O'Donnell, a su regreso de la victoriosa campaña africana, y de esas tropas y de aquella campaña tomó precisamente la zona el nombre con el que sería conocida posteriormente: Tetuán de las Victorias. La presencia de las tropas y sus necesidades de servicios de todo tipo hicieron confluír en los alrededores del campamento militar a multitud de personas, originando los primeros asentamientos de población estable.

Construido casi con el sólo esfuerzo de sus vecinos, gentes de todos los lugares que fueron edificando sus casas a lo largo de la Carretera Antigua de Francia, conocida hoy como calle de Bravo Murillo, Tetuán ha arrastrado durante décadas una importante serie de carencias, tanto en infraestructuras como en viviendas. Su carácter populoso y trabajador, que lo ha connotado durante años como un distrito obrero y artesano, motivó también un rápido crecimiento, anárquico y desordenado en no pocas ocasiones, que ha configurado en buena medida el Tetuán que hoy conocemos, con la estrechez típica de muchas de sus calles y las peculiaridades de buena parte de sus viviendas.

Pero de Tetuán nos interesa especialmente la formación de su tejido social, el esforzado asentamiento de unas gentes de recursos económicos escasos, llegadas de toda España, que fueron construyendo sus viviendas y creando una personalidad propia en sus barrios y en sus calles, surgidos a ambos lados de la antigua carretera de Francia, en un Extrarradio que se extendía más allá de los Cuatro Caminos. Si el crecimiento de Tetuán puede situarse en dos períodos históricos concretos, las primeras décadas del siglo XX y las últimas del mismo, el carácter diferencial de sus gentes ha sido producto de un lento crisol, donde personas venidas de todas las provincias combinaron sus culturas y sus costumbres, y fraguaron una personalidad luchadora, altamente concienciada, que ha sabido trabajar duramente para mejorar sus condiciones de vida y hacer de Tetuán un distrito vivo y pujante, bullicioso y trabajador.

1.2. Una apuesta por la nueva Historia Urbana

En los últimos años, en el horizonte historiográfico, observamos la multiplicidad de análisis especializados en historia local o territorial, y dentro de éstos los que han elegido como marco preferencial la ciudad, tanto en su dimensión física, la evolución

del espacio, como en las otras dimensiones sociales, políticas, económicas y culturales que inciden decisivamente en la configuración de la ciudad¹.

De esta forma estamos asistiendo a la proliferación de trabajos que metodológicamente vienen a denominarse como *microhistoria*, es decir, la selección de espacios físicos limitados como escenarios de análisis de los fenómenos históricos en cualquiera de los niveles en que sean considerados. Son las Comunidades Autónomas o las instituciones locales quienes han acogido estos trabajos provocando una auténtica explosión bibliográfica que no ha estado exenta en ocasiones de un excesivo localismo en los análisis publicados.

Esta proliferación de estudios encontró su pleno desarrollo a escala europea durante la década de los sesenta, algo que respondía a la necesidad de reescribir las diferentes historias nacionales desde postulados metodológicamente más minuciosos que contrarrestaran unas visiones excesivamente mediatizadas por el problema de la construcción de los estados nacionales. Es el caso de Francia con una verdadera vorágine editorial en esta época, o en Alemania con la reelaboración de una consolidada tradición de estudios regionales: la *landesgeschichte*. De las historias regionales se pasó sin solución de continuidad a la historia de las ciudades, como centros de articulación de los espacios regionales. Y tal y como indica Otero Carvajal², la influencia que la microhistoria había ejercido en la historiografía europea de los años ochenta tuvo su repercusión en la historiografía española, al ofrecerse la *reducción de escala* como un instrumento adecuado para reescribir las diferentes historias nacionales desde postulados metodológicamente más minuciosos que contrarrestaran unas visiones excesivamente mediatizadas por el problema de la construcción de los estados nacionales.

En España este interés coincidió en el tiempo con dos procesos paralelos íntimamente relacionados. La primera mitad del decenio de los setenta estuvo historiográficamente polarizada por el debate sobre la revolución burguesa en

¹ La información aquí expuesta ha sido obtenida de la obra de BAHAMONDE MAGRO, Ángel: "La historia urbana". En: FUSI AIZPURÚA, Juan Pablo (ed.): *La historia en el 92*, Madrid, Ayer, nº 10 (1993).

² OTERO CARVAJAL, Luis Enrique: "La reducción de escala y la narratividad histórica". En: *Cuadernos de Historia Contemporánea*. Número extraordinario de 2007.

coincidencia con los años finales de la dictadura, condicionado por un evidente presentismo que giraba en torno a las posibles vías de restablecimiento de la democracia. Dentro de este contexto proliferaron los estudios sobre la desamortización, que pronto se centraron en los análisis regionales de los procesos desamortizadores. Simultáneamente, coincidiendo con la reivindicación autonomista del final de la dictadura, aparecieron los estudios sobre la historia nacional de las Comunidades históricas, en primer lugar en Cataluña, donde el libro de Pierre Vilar *Cataluña en la España moderna* desempeñó un papel de primer orden³. De esta forma y paralelamente a la construcción del Estado de las Autonomías, con la creación de las instituciones autonómicas y la recuperación de los ayuntamientos para la democracia en 1979, los estudios regionales y locales encontraron un creciente espacio institucional, académico y editorial, que hicieron que las jóvenes generaciones de historiadores volcaran sus esfuerzos en dicha dirección. Dice Antonio Fernández⁴ que la floración de estudios locales, regionales y autonómicos seguramente responde a un estímulo político, a la necesidad que sienten las comunidades nacidas y las instituciones revitalizadas con la democracia de encontrar las raíces de su personalidad colectiva. Al respecto escribe Juan Pablo Fusi, al introducir un volumen sobre las autonomías que “hasta bien entrado este último (el siglo XX), la localidad, la provincia, la comarca y la región, y no la nación, fueron el verdadero ámbito de la vida social⁵”.

También en estos años tuvo lugar en España las primeras publicaciones de estudios globales sobre el urbanismo. Tal y como indica Antonio Fernández⁶, el primer estudio global que tuvo lugar en España sobre el urbanismo fue una colección de conferencias publicadas en 1954 y reeditadas en 1968, bajo el título *Resumen histórico del urbanismo en España*, y llevadas a cabo por A. García Bellido, L. Torres Balbas, L. Cervera, F. Chueca y P. Bigador. Siguieron trabajos rigurosos de geógrafos sobre diversas ciudades españolas, pero que se encuadran, lógicamente, antes en los presupuestos de la geografía urbana que en los de la historia urbana. Posteriormente, algunas universidades e instituciones locales, han plasmado editorialmente la

³ VILAR, Pierre: *Cataluña en la España moderna*. Barcelona, Crítica, 1978.

⁴ FERNÁNDEZ GARCÍA, Antonio: *Historia de Madrid*. Madrid, Instituto de Estudios Madrileños (CSIC), 1993.

⁵ FUSI AIZPURÚA, Juan Pablo: *Introducción a España. Autonomías*. Madrid, Espasa-Calpe, 1989.

⁶ FERNÁNDEZ GARCÍA, Antonio: *Historia de Madrid*. Madrid, Instituto de Estudios Madrileños (CSIC), 1993.

realización de una historia local, como es el caso de las Historias de Sevilla, Córdoba y Valladolid. Pero hasta hace relativamente poco tiempo, sorprendía el silencio editorial sobre la Historia madrileña, algo que, en los últimos años, ha dado un salto cualitativo produciéndose diversos trabajos al respecto, al igual que ha ocurrido con otros muchos lugares de la geografía española⁷.

El propio Ángel Bahamonde indicaba que en los años ochenta del siglo XX la historia urbana fue dotándose de objetivos y análisis propios. A su manera de ver, tres han sido los factores que explican el desarrollo de los estudios urbanos: la recepción más fluida de trabajos del mismo género procedentes del extranjero; la influencia de los geógrafos y urbanistas, que cada vez con más frecuencia se han interrogado por el pasado de la ciudad y, por último, la nueva valoración de la ciudad como foco difusor de las transformaciones y los cambios.

Y es que, en definitiva, y siguiendo las palabras del joven investigador en Historia Urbana Borja Carballo Barral⁸, en los últimos años, la historiografía española ha abordado la ciudad como un nuevo y central objeto de estudio a la hora de comprender los complejos procesos modernizadores que, desde ella, se irradiaron al resto del territorio, transformando la sociedad. La relevancia adquirida por la historia urbana en los últimos años, que la ha encumbrado como una disciplina en plena ebullición, parte de dos factores primordiales. En primer lugar, la historiografía española ha interiorizado que comprender la sociedad del siglo XIX español se torna

⁷ Los distintos estudios realizados sobre núcleos urbanos en los últimos años desde planteamientos metodológicos diversos demuestran la vitalidad de esta disciplina. Algunos de estos ejemplos son: SAN ANDRÉS CORRAL, J.: *Guadalajara, 1869-1884. El lento despertar de un prolongado letargo*, UCM, 2007; DE LA FUENTE NÚÑEZ, R.: *Evolución histórica de Segovia: 1900-1936*, UCM, 2007; ESTEBAN DE VEGA, M., GONZÁLEZ GÓMEZ, S. y REDERO SAN ROMÁN, M.: *Salamanca, 1900-1936. La transformación limitada de una ciudad*. Salamanca, Excma. Diputación Provincial, 1992; OTERO CARVAJAL, L. E., CARMONA PASCUAL, P. Y GÓMEZ BRAVO, G.: *La ciudad oculta. Alcalá de Henares (1753-1868). El nacimiento de la ciudad burguesa*, Alcalá de Henares, Fundación Colegio del Rey, 2003 ; SERNA, J. y PONS, A.: *La ciudad extensa. La burguesía comercial-financiera y su dominación en la Valencia de mediados del siglo XIX*, Valencia, Diputación de Valencia, 1992; el caso vitoriano ha sido estudiado en RIVERA BLANCO: *La ciudad levítica. Continuidad y cambio en una ciudad del interior (Vitoria, 1876-1936)*, Vitoria, Diputación Foral de Álava, 1992; en el caso navarro UGARTE TELLERÍA, J.: *La nueva Covadonga insurgente. Orígenes sociales y culturales de la sublevación de 1936 en Navarra y el País Vasco*, Madrid, Biblioteca Nueva, 1998; MENDIOLA GONZALO, F.: *Inmigración, Familia y Empleo. Estrategias familiares en los inicios de la industrialización, Pamplona (1840-1930)*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2002.

⁸ CARBALLO BARRAL, Borja: *Una apuesta por la nueva historia urbana. El Ensanche de Madrid (1860 – 1930)*. I Encuentro de Jóvenes Investigadores en Historia Contemporánea de la A. H. C. Zaragoza 26, 27 y 28 septiembre de 2007

tarea imposible sin tomar en consideración el papel desempeñado por las corporaciones locales y las redes sociales, económicas, políticas y culturales en sus dimensiones locales y comarcales, especialmente en las ciudades, por ser los espacios donde la dinamización social fue mayor y de donde se expandieron los complejos procesos que alumbraron la nueva sociedad de masas. Y, por otro lado, la utilización de un enfoque *micro* para el estudio urbano, ha posibilitado enormemente la asimilación de las distintas técnicas, instrumentos y avances metodológicos que se han generado desde otras disciplinas en la última década. Además, insiste Carballo, que el enfoque microhistórico nos sirve para *humanizar* el proceso investigador e intentar delimitar la excesiva abstracción que del individuo se realiza en las obras de enfoque macrohistórico. Pero además, nos permite aumentar el enfoque para observar la evolución particular de una parte de la ciudad, reduciéndose incluso a escala de barrio, calle, número o piso y observar así determinados fenómenos sociales. No obstante, indica que, a pesar de la apuesta por un enfoque microhistórico, el estudio del individuo y la elección de un espacio urbano reducido, hay que aspirar, por el contrario, a establecer un diálogo directo entre los estudios que sobre diferentes urbes españolas se realicen.

En definitiva, el objetivo más ambicioso de la investigación en historia urbana es la de aunar, en un dinámico discurso que desentrañe la complejidad de los procesos sociales, los planos global y local, lo *macro* y lo *micro*, lo general y lo particular, para, en palabras de Otero Carvajal, “construir una nueva narratividad en la que los planos micro y macrohistórico no pertenezcan a universos discursivos aislados ni supeditados o subordinados el uno al otro, que sea capaz de reflejar las múltiples interacciones entre ambos planos y la multidireccionalidad de éstas, en tanto que la realidad social se compone de la compleja interacción entre el micro y el macrocosmos social⁹”.

⁹ OTERO CARVAJAL, Luis Enrique: “La reducción de escala y la narratividad histórica”. En: *Cuadernos de Historia Contemporánea*. Número extraordinario de 2007

B) ESTADO DE LA CUESTIÓN

Ya hace algunas décadas que la historia contemporánea de Madrid comenzó a ser objeto de estudio de investigaciones científicas que alcanzaron cierta notabilidad académica. Muchos de los temas a través de los que se renovó la historiografía española en su desarrollo y expansión en los años 70 y 80, encontraron en la ciudad de Madrid un marco espacial privilegiado para su estudio, y algunos de los debates que más literatura especializada generaron, contaron con importantes aportaciones surgidas de una historia de la capital que, por aquel entonces, dejaba el sendero que habían recorrido los cronistas de la villa para ajustarse a los cánones de la investigación científica.

Tal y como indica Rubén Pallol Trigueros¹⁰, el surgimiento de la burguesía y la caracterización de las nuevas élites aparecidas al calor de la revolución liberal tuvieron su tratamiento en la capital española a través de las obras de Ángel Bahamonde Magro¹¹, autor que además contribuyó junto a Julián Toro Mérida al estudio de la evolución de las relaciones sociales en el Madrid del siglo XIX¹². En la capital española también encontraron campo para su expansión otros temas y acercamientos procedentes de una historia social renovada, como fueron los estudios demográficos de diversa índole desarrollados por Antonio Fernández García¹³, el acercamiento a la evolución de la economía urbana por Gloria Niefra Cristóbal¹⁴ o el análisis propuesto por Carmen Sarasúa de las interacciones entre las dinámicas migratorias y el funcionamiento de los mercados laborales¹⁵.

La historia política se incorporó a su vez a este avance en la historiografía madrileña y fueron pioneros los análisis electorales desarrollados por Javier Tusell y los

¹⁰ PALLOL TRIGUEROS, Rubén: *El Madrid moderno: Chamberí (el Ensanche Norte), símbolo del nacimiento de una nueva capital, 1860-1931*. Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2009.

¹¹ BAHAMONDE MAGRO, Ángel: *El horizonte económico de la burguesía isabelina. Madrid 1856-1866*. Madrid, UCM; BAHAMONDE, Ángel y CAYUELA, José: *Hacer las Américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX*. Madrid, Alianza, 1992.

¹² BAHAMONDE MAGRO, Ángel, y TORO MÉRIDA, Julián: *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX*, Madrid, Siglo XXI, 1978.

¹³ FERNÁNDEZ GARCÍA, Antonio: *Epidemias y sociedad en Madrid*, Barcelona, Vicens Vives, 1985.

¹⁴ NIELFA CRISTÓBAL, Gloria: *Los sectores mercantiles en Madrid en el primer tercio del siglo XX*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1985.

¹⁵ SARASÚA, Carmen: *Criados, nodrizas y amos. El servicio doméstico en la formación del mercado de trabajo madrileño, 1758-1868*, Madrid, Siglo XXI, 1994.

estudios sobre la milicia nacional de Sisinio Pérez Garzón y Manuel Espadas Burgos y sobre la revolución de 1854 de José Ramón Urquijo Goitia¹⁶. De forma paralela, también se hizo notar en Madrid el auge de una historia del movimiento obrero inmersa en una segunda ruptura en sus temas, métodos y orientaciones teóricas al que contribuyeron desde la capital los estudios pioneros sobre el PSOE de Michel Ralle, Antonio Elorza y Santiago Castillo y los que introdujeron las nuevas problemáticas asociadas a las teorías de la movilización colectiva por parte de Santos Juliá primero y Francisco Sánchez Pérez después¹⁷. Finalmente, la historia cultural de más reciente cuño hizo su aparición en las calles madrileñas con investigaciones como la tesis sobre la socialización de la lectura firmada por Jesús Martínez Martín¹⁸.

En definitiva, desde la historiografía había surgido un amplio abanico de estudios e investigaciones, conectadas con las corrientes más innovadoras dentro de la profesión y que se dieron cita geográfica en Madrid, contribuyendo de esta manera a enriquecer el conocimiento de su evolución histórica. Igualmente, en esta misma época, desde otras disciplinas se comenzó a mostrar interés por Madrid y se iniciaron investigaciones que, en perspectiva histórica, analizaban diferentes aspectos de su vida urbana. Fue el caso de la arquitectura y del urbanismo que analizaron las transformaciones experimentadas en la estructura y en el aspecto de la ciudad durante el siglo XIX y, muy particularmente, las que fueron creados por el proyecto de ampliación o Ensanche de la capital que dio inicio a la ciudad burguesa. En este terreno no sólo destacaron los estudios más técnicos, como el de Antonio Bonet Correa sobre las características del proyecto de Ensanche de Castro al que han seguido otros acercamientos al planeamiento urbano madrileño¹⁹, sino también se significaron nuevas propuestas que trataban de indagar en las relaciones entre arquitectura y sociedad, entre

¹⁶ PÉREZ GARZÓN, Juan Sisinio y ESPADAS BURGOS, Manuel: *Milicia nacional y revolución burguesa: el prototipo madrileño: 1808-1874*, Madrid, CSIC, 1978. URQUIJO GOITIA, José Ramón: *La revolución de 1854 en Madrid*, Madrid, Instituto de Historia “Jerónimo Zurita”, 1984.

¹⁷ ÁLVAREZ JUNCO, José y PÉREZ LEDESMA, Manuel: “Historia del movimiento obrero: ¿una segunda ruptura?”, *Revista de Occidente*, 1982, pp. 19-42. ELORZA, Antonio y RALLE, Michel: *La formación del PSOE*, Barcelona, Crítica, 1989 y CASTILLO, Santiago: “Los orígenes de la organización obrera en España: de la Federación de Tipógrafos a la Unión General de Trabajadores”, *Estudios de historia social*, nº. 26-27, 1983. JULIÁ DÍAZ, Santos: *Madrid, 1931-1934. De la fiesta popular a la lucha de clases*. Madrid, Siglo XXI, 1984. SÁNCHEZ PÉREZ, Francisco: *La protesta de un pueblo. Acción colectiva y organización colectiva. Madrid 1901-1923*, Madrid, Cinca, 2006.

¹⁸ MARTÍNEZ MARTÍN, Jesús A.: *Lectura y lectores en el Madrid del siglo XIX*, Madrid, CSIC, 1991.

¹⁹ BONET CORREA, Antonio (ed.): *Plan Castro*, Madrid, COAM, 1978; para otros estudios en esta misma línea, véase por ejemplo, la recopilación de trabajos de SAMBRICIO, Carlos: *Madrid, vivienda y urbanismo: 1900-1960*, Madrid, Akal, 2004.

la evolución del aspecto externo de la ciudad y los cambios en las relaciones que vinculaban a sus habitantes: ese fue el caso del trabajo de Clementina Díez de Baldeón, centrado en las diferencias en el diseño de viviendas en barrios burgueses y obreros²⁰.

Pero fue probablemente la geografía urbana la que más puentes estableció entre la morfología urbana madrileña y el cambio social. Lugar destacado merece la investigación de Rafael Mas sobre el barrio de Salamanca, que hizo visibles las luces y las sombras en la aplicación del proyecto de Ensanche de Castro y la forma en que esta se vio condicionada por las estrategias económicas de los propietarios del suelo y de los promotores que se encargaron de construir la nueva ciudad²¹. Un mismo reconocimiento también es debido a los trabajos de otros especialistas como el de Dolores Brandis sobre la evolución del paisaje residencial madrileño, el de María del Pilar González Yanci sobre el impacto de la irrupción del ferrocarril en la estructura urbana o el de María Eulalia Ruiz Palomeque sobre la transformación del casco antiguo de la capital²².

Gran parte de los autores que habían contribuido a este primer impulso de la historiografía de la Edad Contemporánea centrada en la ciudad de Madrid quedaron retratados en los dos coloquios que sobre el tema organizaron Ángel Bahamonde Magro y Luis Enrique Otero Carvajal en los años 1986 y 1989²³. La publicación de las actas de estas dos reuniones científicas representó un buen balance del grado de conocimiento de la historia de la capital alcanzado hasta el momento, así como la ocasión de que fermentaran nuevas líneas de investigación que serían desarrolladas posteriormente. La diversidad de temas tratados en las distintas comunicaciones y ponencias y la profundidad con que fueron abordados atestiguaban que la historia de la capital había alcanzado la madurez, convirtiéndose en una disciplina en sí misma, con objetivos, ámbitos temáticos y debates propios. Un diagnóstico que sería confirmado pocos años

²⁰ DÍEZ DE BALDEÓN, Clementina: *Arquitectura y clases sociales en el Madrid del siglo XIX*. Madrid, Siglo XXI, 1986.

²¹ MAS HERNÁNDEZ, Rafael: *El barrio de Salamanca. Planteamiento y propiedad inmobiliaria en el Ensanche de Madrid*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1982.

²² BRANDIS, Dolores: *El paisaje residencial en Madrid*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Dirección General de Acción Territorial y Urbanismo, 1983. GONZÁLEZ YANCI, M^a Pilar: *Los accesos ferroviarios a Madrid. Su impacto en la geografía urbana*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1977. RUIZ PALOMEQUE, Eulalia: *Ordenación y transformaciones urbanas del casco antiguo madrileño durante los siglos XIX y XX*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1976.

²³ BAHAMONDE MAGRO, Ángel y OTERO CARVAJAL, Luis Enrique (eds.): *Madrid en la sociedad del siglo XIX*. Madrid, Alfoz – Comunidad de Madrid, 1986, 2 vols. y BAHAMONDE MAGRO, Ángel y OTERO CARVAJAL, Luis Enrique: *La sociedad madrileña durante la Restauración: 1876-1931*, Madrid, Comunidad de Madrid-Alfoz, 1989, 2 vols.

después, con la aparición de dos obras de síntesis de corte académico que fueron realizadas por especialistas en la materia: una coordinada por el profesor Antonio Fernández García y otra elaborada por Cristina Segura, David Ringrose y Santos Juliá²⁴.

Este notable desarrollo de la historiografía del Madrid contemporáneo, que fue continuado en las líneas generales ya trazadas y en caminos que se abrieron con nuevos temas y tratamientos metodológicos en su abordaje, y con obras a destacar como las de Paloma Candela y Carmen del Moral²⁵, no la eximió de algunos problemas y ciertas carencias como veta de investigación. Entre los problemas, el más destacado era la de una producción historiográfica que, en muchas ocasiones, aunque no en todas, podía haber pecado de una cierta confusión entre las dos identidades compartidas de Madrid como capital del Estado y como ciudad con entidad propia, y en la que había sido privilegiada la primera en detrimento de la segunda. Madrid, como escenario de los grandes acontecimientos políticos, como el lugar donde se habían tomado las decisiones que habían marcado el rumbo del país, había deslumbrado por su centralidad histórica, tanto que había acabado por ensombrecer a sus habitantes. Un buen ejemplo de ello pueden ser los distintos estudios de historia política de la capital disponibles hasta fechas recientes, pero si bien existían monografías de gran calidad sobre los principales procesos que alimentan la Historia de España y son bien conocidos el desarrollo de algunos acontecimientos (la revolución de 1854, la huelga de 1917, el Madrid de la República), eran muy escasas las referencias a la vida política municipal.

Otro de los ámbitos en que el estudio de la historia del Madrid contemporáneo ofrecía serias carencias en comparación con otros núcleos urbanos era en el de su transformación social, tanto en los aspectos puramente demográficos como en los relacionados con la evolución de su economía y las repercusiones en su mercado de trabajo. Muchas de las innovaciones que se habían desarrollado en estos ejes temáticos dentro de la historia urbana, tanto en España como en otros países, se habían aplicado a ciudades de tamaño medio o localidades con poblaciones con un volumen de población

²⁴ FERNÁNDEZ, Antonio (dir.): *Historia de Madrid*. Madrid, UCM, 1993 y JULIÁ DÍAZ, Santos, RINGROSE, David y SEGURA, Cristina: *Madrid, historia de una capital*. Madrid, Alianza Editorial, 2000.

²⁵ CANDELA SOTO, Paloma: *Cigarreras madrileñas: trabajo y vida: (1888-1927)*, Madrid, Tecnos, 1997; CRUZ, Jesús: *Los notables de Madrid. Las bases sociales de la revolución liberal española*, Madrid, Alianza Editorial, 2000; DEL MORAL RUIZ, Carmen: *El Madrid de Baroja*, Madrid, Sílex, 2001.

reducido²⁶. Era el caso de algunas de las técnicas incorporadas al estudio de los movimientos migratorios, la historia de la familia o las estrategias familiares en el marco del crecimiento urbano que se produjo en el tránsito del siglo XIX al siglo XX²⁷. Lo mismo cabe decir de los estudios que se ocupaban del impacto social de las transformaciones económicas asociadas al crecimiento urbano y cuya mejores interpretaciones habían surgido en ciudades de tamaño medio como el que realizó Enriqueta Camps para Sabadell o en pequeñas localidades como el de Pilar Pérez-Fuentes, centrado en el municipio minero vizcaíno de San Salvador del Valle²⁸. En el caso de la historia urbana española, estas nuevas formas de concebir el estudio de las ciudades dio lugar a la aparición de una serie de trabajos que destacaron por sus originales aportaciones en la descripción de los procesos de cambio social, económico y de las formas de sociabilidad política producidos al calor del impulso urbano que acompañó a la transición de la sociedad del Antiguo Régimen a la sociedad contemporánea. Entre ellos cabe destacar el que Justo Serna y Anacleto Pons dedicaron a la conformación de una nueva elite de poder con el triunfo de la revolución liberal en la ciudad de Valencia, la interpretación de las repercusiones que los profundos cambios sociales asociados a la urbanización produjeron en la vida cotidiana en la sociedad vasca realizada por Luis Castells y Antonio Rivera y, por último, el análisis de las nuevas identidades políticas surgidas en el contexto de la sociedad urbana de masas ejemplificado a través del carlismo en las ciudades de Pamplona y Vitoria publicado por Javier Ugarte Tellería²⁹.

²⁶ OTERO CARVAJAL, Luis Enrique; CARMONA PASCUAL, Pablo y GÓMEZ BRAVO, Gutmaro: *La ciudad oculta. Alcalá de Henares 1753-1868. El nacimiento de la ciudad burguesa*, Alcalá de Henares, Fundación Colegio del Rey, 2003

²⁷ Para el caso de la inmigración, es buen ejemplo el trabajo de MENDIOLA GONZALO, Fernando: *Inmigración, familia y empleo. Estrategias familiares en los inicios de la industrialización. Pamplona (1840-1930)*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2002; para el caso de la historia de la familia, REHER, David Sven: *Familia, población y sociedad en la provincia de Cuenca, 1700-1900*. Madrid, Siglo XXI de España, 1988.

²⁸ CAMPS I CURÁ, Enriqueta: *La formación del mercado de trabajo industrial en la Cataluña del siglo XIX*. Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1995. PÉREZ-FUENTES, Pilar: *Vivir y morir en las minas. Estrategias familiares y relaciones de género en la primera industrialización vizcaína, 1877-1913*. Bilbao, UPV-EHU, 1993.

²⁹ SERNA, Justo y PONS, Anacleto: *La ciudad extensa. La burguesía comercial-financiera en la Valencia de mediados del XIX*, Valencia, Diputación de Valencia, 1992. CASTELLS ARTECHE, Luis y RIVERO BLANCO, Antonio: “Vida cotidiana y nuevos comportamientos sociales (El País Vasco, 1876-1923)”, *Ayer*, nº 19, 1995, pp. 135-164; CASTELLS ARTECHE, Luis y RIVERO BLANCO, Antonio: “Una inmensa fábrica, una inmensa fonda, una inmensa sacristía: (el espacio urbano vasco en el paso de los siglos XIX al XX)” en CASTELLS ARTECHE, Luis: *El rumor de lo cotidiano: estudios sobre el País Vasco contemporáneo*, Bilbao, UPV, 1999, pp. 13-54. UGARTE TELLERÍA, Javier: *La nueva Covadonga insurgente: orígenes sociales y culturales de la sublevación de 1936 en Navarra y el País Vasco*, Madrid, Biblioteca Nueva, 1998 y UGARTE TELLERÍA, Javier: “Pamplona, toda ella un castillo,

También cabe señalar en este apartado el conjunto de estudios que el equipo de investigación bajo la dirección del profesor Manuel González Portilla ha dedicado a las transformaciones demográficas, sociales y económicas de la Ría de Bilbao al calor de su urbanización e industrialización³⁰, los que coordinados por el profesor Pedro Carasa Soto se han ocupado de las élites políticas en Castilla y León durante la Restauración³¹ o los ya numerosos trabajos en los que José Luis Oyón se ha ocupado de la ciudad de Barcelona y su clase obrera³².

Y en este sentido cabe destacar de igual modo la incorporación de estos nuevos enfoques a un estudio que daba cuenta de las transformaciones sociales, económicas y en las pautas de sociabilidad y de socialización de la política acontecidas en Madrid durante el periodo en que se produjo el definitivo despegue de su crecimiento urbano, entre el año 1860 en que quedó aprobado su proyecto de ampliación o Ensanche y 1931, fecha en la que se puede considerar que la capital española alcanzó el rango de metrópolis. Esto se debe al grupo de investigación de la Universidad Complutense de Madrid “Historia de Madrid en la edad contemporánea” que, dirigido por Luis Enrique Otero Carvajal, ha tenido ya sus primeros frutos de la mano de los jóvenes investigadores Ruben Pallol Trigueros, Fernando Vicente Albarrán y Borja Carballo Barral³³. Hoy, este trabajo pretende seguir la línea de mis predecesores dentro de este grupo de investigación, abandonando el Ensanche al que con tanto esfuerzo llevan dedicándose en los últimos años, y abarcando un nuevo espacio de la metrópoli: el Extrarradio.

y más que ciudad, ciudadela. Construcción de la imagen de una ciudad, 1876-1941” en SANZ MARCOTEGUI, Ángel (ed.): *Memoria histórica e identidad. En torno a Cataluña, Aragón y Navarra*, Pamplona, Universidad Pública de Navarra, 2004, pp. 165-260

³⁰ GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel: *Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo (Economía, población y ciudad)*, Bilbao, Fundación BBV, 1995 y GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (dir): *Los orígenes de una metrópoli industrial: la ría de Bilbao*, 2 Vols., Bilbao, Fundación BBVA, 2001

³¹ CARASA SOTO, Pedro (dir.): *Elites castellanas de la Restauración*, 2 vols, Valladolid, Conserjería de Educación y Cultura de Castilla y León, 2004. CARASA SOTO, Pedro (dir.): *El poder local en Castilla: estudios sobre su ejercicio durante la Restauración (1874-1923)*. Valladolid, Universidad de Valladolid, 2004.

³² OYÓN, José Luis: *La quiebra de la ciudad popular*, Barcelona, Ediciones del Sebarl, 2008.

³³ PALLOL TRIGUEROS, Rubén: *El Madrid moderno: Chamberí (el Ensanche Norte), símbolo del nacimiento de una nueva capital, 1860-1931*. Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2009. VICENTE ALBARRÁN, Fernando: *Los albores del nuevo Madrid: el distrito de Arganzuela (1860-1878)*. Tesis Diploma de Estudios Avanzados (D.E.A.), Universidad Complutense de Madrid, 2006. CARBALLO BARRAL, Borja: *Los orígenes del Moderno Madrid: El Ensanche Este (1860-1878)*. Tesis Diploma de Estudios Avanzados (D.E.A.), Universidad Complutense de Madrid, 2007.

1. A LAS PUERTAS DE LA MODERNIDAD: MADRID EN TORNO A 1900

Dice Santos Juliá³⁴ que ni en 1840 ni en 1920 Madrid irradiaba nada: todo su empuje terminaba, según sus críticos, en el mismo límite de la ciudad. Por tanto, era preciso hacer algo y, ante todo, construir una idea de la ciudad que fuera capaz de guiar su crecimiento. Madrid debía tomar conciencia de su capitalidad y producir, antes de emprender el esfuerzo que “eleve colosalmente su grado de importancia europea”, una idea, “un pensamiento uniforme” que presidiera su desarrollo y la convirtiera en “modelo a las demás poblaciones” y “estímulo y gloria de nuestra patria”, en palabras de Mesonero Romanos³⁵. Y será el propio Mesonero y otros burgueses de la época isabelina los que formulen, tras algunas vacilaciones, la primera idea de un Madrid que quiere emanciparse de su condición de Corte y transformarse en digna capital de la monarquía.

Tal idea de Madrid como capital digna se resume en las dos grandes direcciones propuestas al crecimiento de la ciudad: “rompimientos y ensanches”, por decirlo con los dos conceptos de Mesonero; o “mejorar en diafanidad, ornato y condiciones higiénicas, y al par de ello ampliarse”, si es Lorenzo Arrazola³⁶ quien habla. Ensanche para ampliar su territorio, ordenar su trazado futuro, prever su crecimiento; rompimientos para ampliar sus calles, desahogar su espacio interior y elevar las alturas de su caserío. Ambos conceptos son, en efecto, los dos pivotes sobre los que habría de crecer un Madrid que seguiría girando en torno a su centro histórico, la Puerta del Sol y las vías de penetración que confluían de todos los puntos cardinales.

³⁴ JULIÁ, Santos: *Madrid: el nacimiento de una capital*. En BAHAMONDE MAGRO, Ángel: y otros: *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*. VIII Coloquio de Historia Contemporánea de España, dirigido por M. Tuñón de Lara. Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores, 1992

³⁵ Ramón de Mesonero Romanos (1803 - 1882), destacó como escritor costumbrista, sobre todo en la descripción de gentes, lugares y ambientes de Madrid. El obsesivo interés de Mesonero por su ciudad natal dio como consecuencia dos obras básicas para el conocimiento histórico y urbanístico de la capital: *Manual de Madrid* (1831) y *El antiguo Madrid* (1861).

³⁶ Lorenzo Arrazola fue un eminente jurista y político del siglo XIX español. Fue Presidente del Gobierno, en seis ocasiones Ministro de Gracia y Justicia, y diputado vitalicio del partido moderado. Fue Presidente de la Real Academia de Legislación y Jurisprudencia, Presidente del Supremo y dirigió la magna obra “Enciclopedia Española de Derecho y Administración”. Sus palabras con respecto a la historia urbana de Madrid quedan recogidas en la obra de Santos Juliá citada previamente.

A partir de ahí, Madrid se ensancharía por todos sus costados de forma ordenada siguiendo una nueva racionalidad que trocearía lo que hasta 1850 eran arrabales y extramuros en manzanas cuadradas y calles perfectamente alineadas. Dentro del viejo recinto, sería preciso aprovechar la enorme masa de solares e inmuebles que la desamortización de las propiedades eclesiásticas ponía en manos de los poderes públicos para abrir espacios, crear plazas, alinear y romper calles y edificar en altura. El apelmazado y miserable caserío del viejo Madrid debía dar paso a una ciudad más ancha, más alta, más aireada y dotada de una “multitud de edificios públicos, de que hoy carece Madrid entre los cuales basta enumerar ahora una catedral, diferentes mercados, escuelas, hospitales, casas de lavabo y baños para pobres, cárceles, cuarteles y campo de ejercicios, habitaciones para obreros y otras construcciones³⁷”.

Pero Madrid estaba encerrado todavía en un claro límite exterior. La pequeña burguesía del Ochocientos no fue capaz de concebir la posibilidad de un crecimiento sin muros ni fronteras. Su ambición no llega más que a arreglar lo de dentro y adecentar lo de fuera del viejo casco. Lo de dentro, porque quedó dejado a sí mismo, y el Madrid de extramuros de la cerca porque había crecido en el más caótico desorden, cada cual edificando su miserable casucha donde podía, sin calles, sin servicios, amontonados aquí y allá en las afueras de la villa. Ya era bastante, para Mesonero y quienes compartían sus puntos de vista, inicialmente contrarios al Ensanche, con llevar adelante las obras de un Ensanche racionalizado, aunque de dimensiones y aliento tan recortado como el que resultaría del Plan Castro, y los retoques de un interior ahogado, que proporcionarían al vecindario aire y luz, plazas y arboleda, mercado y mataderos, cárceles y hospitales, teatros y catedral dignos de una capital que pretendía medirse con sus hermanas europeas.

Con esta idea global, Madrid tuvo en sus manos a mediados del siglo XIX la oportunidad de transformar radicalmente su interior y crecer ordenadamente en su exterior. Y es que sin duda, toda esta situación nos habla de que Madrid anunciaba su entrada en una nueva era. Una nueva época en la que debió enfrentarse con el desafío de romper con el viejo círculo en el que había permanecido hasta entonces y extenderse más allá de las cercas centenarias que rodeaban la ciudad. Pero esta preocupación no era

³⁷ CASTRO, Carlos María de: *Memoria descriptiva del anteproyecto de Ensanche de Madrid*. Madrid, 1860

nueva. En diversas ocasiones se había planteado la necesidad de que la ciudad saltase al otro lado de la cerca, de modo ordenado, racional y previsor, y no como había empezado a hacerlo, a través de arrabales azarosos y desorganizados. El espacio urbano delimitado por la cerca tenía unas 780 hectáreas, lo que en aquel momento daba una densidad de población de 384 habitantes por hectárea, una cifra que resulta muy alta en comparación con las ciudades europeas de mediados del siglo XIX, que habían eliminado sus fortificaciones y se extendían libremente sobre el espacio circundante³⁸.

1.1. La población de Madrid a comienzos del siglo XX

En el primer tercio del siglo XX Madrid experimentó una aceleración en su ritmo de crecimiento demográfico, que le permitió doblar su población, que pasó de 500.000 a un millón de habitantes³⁹. En sólo tres décadas, la capital de España no sólo había alcanzado una cifra de habitantes de notable envergadura, sino que había superado el calificativo de “ciudad de la muerte” que la caracterizó durante el siglo XIX⁴⁰.

Este incremento demográfico se debió a varios factores, principalmente a la intensificación de los flujos migratorios hacia la capital de España, al retroceso de las epidemias y crisis de sobremortalidad, y al descenso, sostenido aunque lento, de la mortalidad general e infantil. La llegada del agua corriente a los domicilios madrileños, así como la socialización más o menos profunda de otros servicios como la energía eléctrica o la evacuación de aguas residuales, contribuyeron decididamente al retroceso de muchas enfermedades, y por extensión a la reducción de las tasas de mortalidad tanto infantil, como general y epidémica, así como por las mejoras en las condiciones de vida de la población, merced al incremento de los salarios y la reducción de la jornada de

³⁸ TERÁN, Fernando de: *Madrid*. Madrid, Colecciones Mapfre, 1992

³⁹ A pesar de ello, no hay que olvidar que Londres contaba en 1850 con una población que apenas superaba los dos millones de personas, pero que en 1900 había pasado ya a prácticamente seis millones y medio. París, por su parte, creció de 1,3 en la primera fecha hasta los 3,3 millones de inicio de siglo. Y Berlín desde poco más de cuatrocientos mil habitantes hasta los 2,4 millones de 1900. Datos recogidos de SUTCLIFFE, A. (ed.): *Metrópolis, 1890-1940*. Londres, 1984.

⁴⁰ Para un estudio de la evolución demográfica de Madrid en el siglo XIX especialmente, FERNÁNDEZ GARCÍA, Antonio: “La población madrileña entre 1876 y 1931. El cambio de modelo demográfico”, en BAHAMONDE MAGRO, Ángel y OTERO CARVAJAL, Luis Enrique.: *La sociedad madrileña durante la Restauración*, vol. I. A conclusiones similares llega TORO MÉRIDA, Julián: “El modelo demográfico madrileño”, en *Historia 16*, nº 59, 1981.

trabajo, en buena medida por la actuación y reivindicación del movimiento obrero organizado⁴¹.

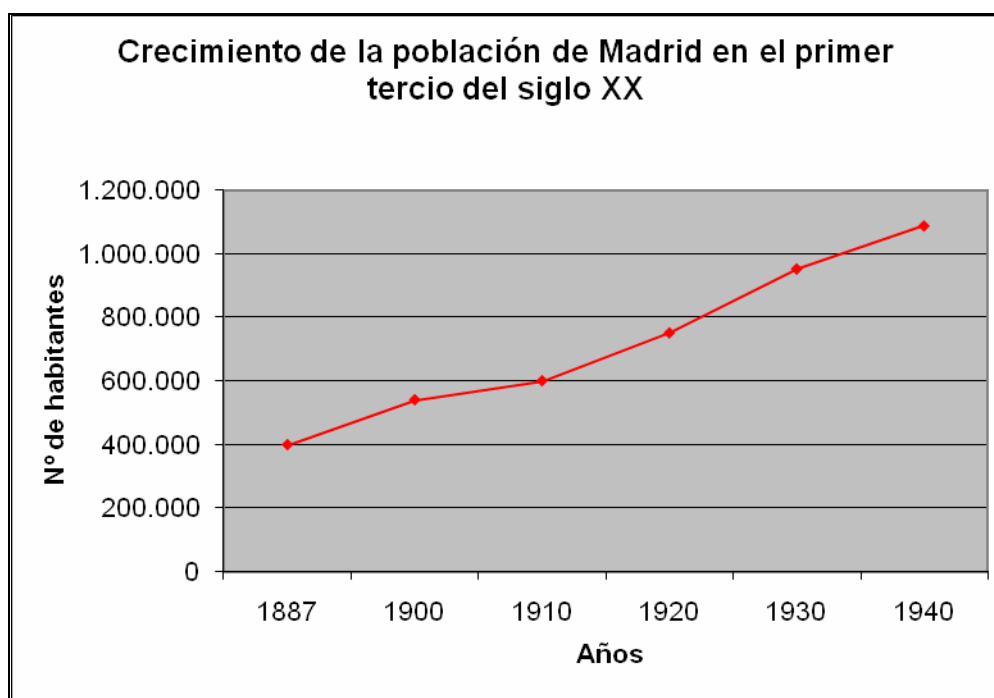


Gráfico: Población de hecho de Madrid capital entre 1887 y 1940
Fuente: Realizado a partir de los datos de los Censos de población del INE

A lo largo del siglo XIX, el proceso desamortizador, y con él los cambios en las economías agrarias de las distintas regiones de España, expulsaron del campo a miles de familias que se dirigieron a las ciudades escapando de la miseria del mundo rural. Madrid se encargó de recibir a una gran parte de esta población inmigrante que trataba de encontrar en la ciudad los medios para ganarse la vida. A mediados del XIX el ritmo de llegada a la capital de inmigrantes en busca de nuevas oportunidades vitales se aceleró, aumentando los problemas de hacinamiento e insalubridad en la ciudad. Si el crecimiento vegetativo seguía arrojando cifras negativas, y Madrid no lograba crecer por sí misma, este aumento del número de inmigrantes le llevó a finalizar el siglo con más de medio millón de habitantes⁴².

⁴¹ OTERO CARVAJAL, Luis Enrique: “Las ciudades en la España de la Restauración, 1868-1939”. En *España entre Repúblicas, 1868-1939*. 2 vols. Volumen I. VIII Jornadas de Castilla – La Mancha sobre investigación en Archivos. Guadalajara, 2007.

⁴² Madrid no podía producir una llamada atractiva como la de las fábricas de Manchester o Barcelona y, sin embargo, las riadas de trabajadores afluían a la ciudad en proporciones parecidas. Hasta tal punto que, a mediados de siglo, el diario *La Época* se alarmaba de que “todos los días entran en

En el primer tercio del siglo XX, la combinación virtuosa del proceso de aceleración de la inmigración, con el inicio de un sostenido retroceso de las tasas de mortalidad de la población madrileña, consiguió que Madrid superara el millón de habitantes.

Pero tal y como analiza Dolores Brandis⁴³, en el Madrid de finales del siglo XIX no era fácil encontrar trabajo. Madrid era por aquel entonces una ciudad más industrial que agrícola, que al recibir los primeros contingentes migratorios contempla su llegada sin impulsar el desarrollo económico capaz de crear los puestos de trabajo necesarios para todos ellos. Según los datos del censo de 1887, la población activa madrileña era de 205.311 personas (es decir, un 43,6 % del total). De dicha población un 20,52 % estaba ocupado en el sector primario, agricultura y ganadería. La industria absorbía un 25,66 % de esa población, si bien los datos no parecen muy exactos, ya que incluyen por un lado la industria textil y minera, con un mínimo porcentaje, y por otro las artes y oficios, sin que se especifique qué clase de arte u oficio. Un 17,91 % se reparte entre profesiones liberales, empleados públicos y privados y fuerzas armadas (militares y marinos) y finalmente un 22,20 % está destinado a servicios personales y domésticos⁴⁴.

Si se comparan estos datos con los de 1900, se constata que el sector primario decrece, ocupando sólo a un 19,64 % de la población activa total. El sector industrial emplea a un 23,84 % y el sector terciario, ocupa entre empleados públicos y privados, militares y profesiones liberales a un 19,30 %. Queda el renglón de servicios personales y domésticos con un 20,65 %⁴⁵. Estas estadísticas encubren el hecho más relevante del mercado laboral madrileño, el gran peso de los jornaleros, mano de obra por excelencia de la principal industria madrileña: la construcción, cuyo dinamismo fue parejo al

Madrid de 1.000 a 1.500 gallegos en busca de trabajo. Estos infelices que huyen de su país y del hambre vienen por el camino pidiendo limosna y llegan en un estado realmente deplorable". La Época, 14 de mayo de 1853, citado en BAHAMONDE MAGRO, Ángel y TORO MÉRIDA, Julián: "Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX". Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores, 1978.

⁴³ BRANDIS, Dolores: El paisaje residencial en Madrid. Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Dirección General de Acción Territorial y Urbanismo, 1983

⁴⁴ Censo de la Población en España de 1887. Datos recogidos en la obra de BRANDIS, D. citada previamente.

⁴⁵ Censo de la población en España de 1900. Datos recogidos en la obra de BRANDIS, D. citada previamente.

proceso de construcción del Ensanche. Asó observamos como durante la segunda mitad del siglo XIX se asiste a la jornalización del mercado laboral madrileño⁴⁶.

A través de los datos de estos censos se puede perfilar la fisonomía económica del Madrid fin de siglo, la función fundamental que cumple la ciudad: la de ciudad administrativa, burocrática, sede del Estado. Ciudad tranquila, casi provinciana, dominada en su cúspide por una minoría de hombres de negocios, políticos y profesionales liberales y compuesta en su base por una mayoría ocupada en industrias, talleres, actividades agrícolas y por un número bastante notable de servidores personales y domésticos. Este último renglón es un filón inagotable de trabajo, que absorbía gran parte de la masa inmigratoria, sobre todo femenina, que a lo largo de estos años va llegando a la ciudad⁴⁷. Y es que durante la segunda mitad del ochocientos, las mujeres madrileñas fueron el eje de la familia, institución que condicionaba su presencia en la vida pública. No obstante, sin descuidar las organización y realización del trabajo doméstico y la representación de la familia, las mujeres de todos los grupos sociales se mostraron más activas de lo que deseaban quienes impulsaron el modelo del “ángel del hogar”. Las integrantes de las clases altas participaron en conspiraciones políticas, se divertieron en los salones y practicaron la beneficencia. Incluso algunas defendieron sus intereses como propietarias y ejercieron actividades económicas. Muchas mujeres de las clases medias y de las clases populares trabajaron en actividades tradicionales como el comercio, el préstamo o la atención a huéspedes o en los nuevos empleos “de cuello blanco”. La fabricación de tabaco, el trabajo a domicilio y el servicio doméstico ocuparon a la mayoría de las trabajadoras sin formación⁴⁸.

⁴⁶ PALLOL TRIGUEROS, R.: *El Madrid moderno: Chamberí (El Ensanche Norte), símbolo del nacimiento de una nueva capital, 1860 – 1931* (Tesis Doctoral). Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2009.

⁴⁷ Descripción de Madrid dada por MORAL, Carmen del: *El Madrid de Baroja*. Madrid, Sílex, 2001. DEL MORAL, CARMEN. “EL MADRID DE PIO BAROJA”. SÍLEX. MADRID, 2001. El libro es un análisis comparativo entre literatura – Baroja – y realidad histórica – la ciudad de Madrid en el paso del siglo XIX al XX - . Resulta ser por ello un estudio de las condiciones materiales en las que se desarrollaba la vida cotidiana de las capas populares y los grupos marginados de la ciudad en esas décadas. Fue una obra pionera en su día de este tipo de estudios, enriquecidos posteriormente con otras aportaciones e investigaciones en la misma línea.

⁴⁸ AMO DEL AMO, María Cruz del: *Mujer, familia y trabajo. Madrid 1850-1900*. Atenea, Estudios sobre la mujer, Universidad de Málaga. Málaga 2010. Su obra responde a una serie de interrogantes relativos a la relación entre el trabajo extradoméstico de las mujeres y la familia dentro de las clases populares: ¿de qué manera les afectó el proceso de industrialización que transformó el taller familiar y marcó una división tajante entre el mundo laboral y el mundo doméstico, alterando el papel que jugaban como colaboradoras indispensables de los varones en épocas preindustriales?, ¿cómo contribuyeron las mujeres a la subsistencia familiar cuando los salarios de los hombres eran insuficientes

1.2. Saneamiento madrileño en el cambio de siglo

Carmen del Moral insiste en que la prueba quizá más contundente del carácter preindustrial de la ciudad de Madrid era lo precario de su infraestructura urbana y de sus servicios públicos. De esta forma dirá que, en primer lugar, Madrid era una ciudad con una red de conducción y distribución de agua muy deficiente. El abastecimiento de agua en Madrid se realizaba de dos modos: a través del Canal de Isabel II o de Lozoya, que conducía las aguas de este río y dependía del Estado, y por los “viajes antiguos”, canales distribuidores de agua de manantial, que estaban a cargo del municipio y se llamaban así para diferenciarse de la entonces reciente empresa del Canal. Los viajes antiguo” llegaban a los ciudadanos madrileños a través de fuentes varias.⁴⁹

Más importancia que el agua de los viajes antiguos tenía ya a final de siglo la del Canal de Lozoya. El río Lozoya durante un curso de 90 kilómetros recibía más o menos directamente los residuos de unos 29 pueblos situados en su cuenca. En algunos de esos pueblos había lavaderos en las mismas márgenes del río, donde se lavaba la ropa, se bañaba la gente y se arrojaba el contenido de algunas alcantarillas o de pozos negro. En sus alrededores había y se bañaban unas 60.000 cabezas de ganado y hasta él llegaban los desechos procedentes de la vegetación, el cultivo de sus riberas y algunas industrias de sus márgenes. Como puede deducirse fácilmente, todos estos factores eran la causa permanente de la escasa potabilidad del agua de Lozoya. Según Loza y Collado, médico de la Beneficencia Municipal, el agua del Lozoya rara vez llegaba a Madrid en perfecto estado de transparencia, como la potabilidad exigía⁵⁰. Cuando el agua alcanzaba tal grado de suciedad que se hacía impotable Madrid quedaba circunscrito al agua de los antiguos viajes, totalmente insuficiente para abastecer las necesidades de toda la población.

para asegurarla?, ¿en qué medida reflejaba la realidad social el discurso sobre el trabajo femenino y sobre la familia y cuáles eran sus condicionantes mutuos?.

⁴⁹ La existencia de estas fuentes y la falta de agua en las casas había dado lugar a una nueva profesión: el aguador. Los aguadores, que eran generalmente asturianos y gallegos y formaban un gremio característico como el de los serenos, pagaban una contribución al Ayuntamiento para tener derecho a recoger el agua en determinadas fuentes y llevarla a las casas. Pío Baraja escribió que “el aguador era un personaje que daba cierto aire campesino a la calle...; solía estar sentado esperando la vez sobre la cuba, alrededor de las fuentes viejas que se llamaban de los antiguos viajes de Madrid, que eran de agua salina, agua gorda...” BAROJA, Pío: “Reportajes” (1948). Citado en MORAL, Carmen del: *El Madrid de Baroja*. Madrid, Sílex, 2001.

⁵⁰ LOZA Y COLLADO, Emilio: *El servicio de agua en Madrid*. Madrid, 1903.

El problema del agua en Madrid no llegó a solucionarse hasta bastante entrado el siglo XX. En 1900, aparecen en la prensa, noticias como ésta: “La gravísima cuestión del agua, con la que tan relacionada está la relativa a la salud pública, no tiene solución en Madrid. En casi todas las casas las fuentes dan barro, no agua, y en las fuentes públicas el precioso líquido corre con tales intermitencias, que en todas partes se deja sentir su escasez. Que esto suceda en pleno invierno y en la capital de España constituye un verdadero colmo”⁵¹

En estrecha conexión con el problema del agua está el del alcantarillado. El alcantarillado de Madrid carecía de base racional, comenzando por el plan de distribución. Hasta la primera mitad del siglo XIX el alcantarillado sólo se extendía por el centro de la población y comprendía ocho alcantarillas principales. A estas viejas galerías, construidas por el Ayuntamiento, se añadieron más tarde las nuevas, hechas por la empresa del Canal de Lozoya, que se calculaba que medían más de dieciséis leguas frente a unas ocho de las antiguas. Digo se calculaba, porque hasta el año 1898 no hubo datos oficiales, ni plano, de la red de alcantarillado en el Ayuntamiento. Ya el hecho de que no existiese un plano detallado parece hartamente significativo del lamentable estado en que se encontraban los servicios públicos. En segundo lugar, el alcantarillado de Madrid no cumplía ninguna de las condiciones higiénicas exigidas como indispensables para que la ciudad estuviese libre del peligro de contaminación.

A los hechos enumerados, habría que añadir que ni siquiera el alcantarillado de Madrid había resuelto, por los años que nos ocupan, la conducción de las materias fecales y residuales fuera de la ciudad. Las aguas salían de la población por siete bocas diferentes y después de ir al descubierto grandes trechos se vertían todas juntas en el Manzanares. Estos detritos humanos representaban junto con las aguas de cocina, lavado y calles, unos 20 millones de litros diarios, por lo que Philip Hauser exclama: “¿Cuánto daño no causarán a la salud aquellas masas, al unirse dentro del estrecho cauce del Manzanares?”⁵² El propio Baroja nos habla del Manzanares como un río de doble aspecto, “por el Norte, hacia los alrededores del puente de los Franceses, goyesco

⁵¹ El Imparcial. 12 de febrero de 1900. Citado en MORAL, Carmen del: *El Madrid de Baroja*. Madrid, Sílex, 2001.

⁵² HAUSER, Philip: *Madrid bajo el punto de vista médico-social*. Madrid, Editora Nacional, 1902, 2 volúmenes.

y velazqueño y, en cambio, en las proximidades del Canal, feo, trágico, siniestro, maloliente, río negro que lleva detritos de alcantarillas, fetos y gatos muertos⁵³”

Muy relacionado con todo lo anterior está también el problema de la limpieza y recogida de basuras de Madrid, problema que entra de lleno en el terreno de los servicios públicos. A fines de siglo, el aspecto que presentaban un buen número de barrios y calles madrileñas no era muy atrayente, especialmente en los llamados barrios populares. César Chicote, que fue director del Laboratorio Químico Municipal y conocía bien la geografía madrileña, como prueban sus abundantes obras sobre aspectos diversos de la ciudad, dice que Madrid en 1906, tenía en algunas zonas “aspecto de lugar marroquí” y que “un anillo de muladares” lo rodeaba⁵⁴.

Parece que los progresos higiénicos realizados en la recogida de basuras y limpieza de las grandes ciudades no habían llegado todavía a España a finales del XIX. El mismo Chicote asegura en su misma obra que entre lo que se hacía con las basuras en el año 1500 y lo que se hacía en 1906, y en la forma en que se hacía, no había diferencia sensible. El servicio de limpieza del Ayuntamiento era ineficaz y las calles recién limpias volvían a ensuciarse al poco tiempo con los barridos de las tiendas; basuras que permanecían en la calle al paso de los transeúntes hasta que volvía a pasar, mucho más tarde, el segundo turno de limpieza.

Como el servicio municipal resultaba insuficiente para las necesidades de la población, el Ayuntamiento tenía que recurrir para la recogida de basuras a los traperos, personajes característicos de la vida madrileña. Los traperos recorrían las calles de la urbe a primeras horas de la madrugada, con carros tirados por mulos o burros, recogiendo las basuras de las casas y calles en sacos y trasladándola a sus vertederos particulares, situados en solares del extrarradio. Para ejercer su industria tenían licencia del Ayuntamiento y pagaban por ella 11 pesetas la primera vez y 27 la segunda. Sólo podían circular con sus carros por las calles hasta las ocho de la mañana en verano y hasta las diez en invierno. Su número era muy elevado; según cálculos

⁵³ BAROJA, Pío: *Vitrina pintoresca* (1935)

⁵⁴ CHICOTE, César: *Reorganización del servicio de la limpieza de Madrid: informe elevado a la Alcaldía Presidencia por C. Chicote*. Madrid, Imprenta de Ricardo Fé, 1906.

aproximados de Hauser, existían en Madrid, a principios del siglo XX, unos 10.000 traperos, prueba evidente de la pobreza del mundo del trabajo en la capital⁵⁵.

Seleccionadas las basuras en montones, aprovechaban los traperos los desperdicios para alimentar una serie de animales domésticos, que después o bien vendían por carne o les servían como alimento. La cría de animales domésticos en los corrales traperiles era duramente atacada por los higienistas de la época, por ser fuente de enfermedades. En general, el trapero dejaba a sus animales discurrir libremente entre los montones de basura y los alimentaba con ella, lo que daba a la carne de los cerdos y a los huevos de las gallinas un olor y hasta un sabor repugnante. Además, parece ser que entre las basuras eran frecuentes las ratas, que atacaban a los cerdos y les transmitían la triquinosis, según demostraba después el análisis de su carne en el Matadero de Madrid⁵⁶. Indudablemente los traperos no tenían ni medios ni métodos muy de acuerdo con las normas de la higiene, pero sin su auxilio, tanto Chicote como Hauser, reconocen que la limpieza urbana no podía llevarse a cabo.

Es evidente, por otra parte que tampoco estaba en condiciones de decir nada contra los traperos el Ayuntamiento de Madrid, que todavía a principios del siglo XX no había solucionado el problema del destino de las toneladas de basura que la ciudad arrojaba diariamente. Era éste un problema que preocupó a todas las grandes ciudades europeas surgidas al calor de la revolución industrial, con la misma intensidad con que hoy puede preocupar en gran escala la contaminación del aire. La primera medida adoptada para librarse de las inmundicias fue la de utilizarlas como abono para fertilizar los campos cercanos a las ciudades. Se acumulaban en depósitos a los que acudían cultivadores. Sin embargo, en 1893 este método empezó a considerarse como inadecuado porque los depósitos eran origen de enfermedades, entre otras difteria, fiebre tifoidea y septicemia, y el informe susodicho se recomienda como único método perfecto, desde el punto de vista de la salud pública, la incineración.

⁵⁵ HAUSER, Philip: *Madrid bajo el punto de vista médico-social*. Madrid, Editora Nacional, 1902, 2 volúmenes.

⁵⁶ Descripción de los traperos de Madrid dada por MORAL, Carmen del: *El Madrid de Baroja*. Madrid, Sílex, 2001.

1.3.Comercio madrileño en torno a 1900

Un aspecto importante de la vida madrileña finisecular, es el concerniente a las subsistencias y su relación con el mecanismo de precios y salarios. Los alimentos, entonces como ahora, llegaban al consumidor a través de los mercados de la capital y de las tiendas de comestibles. Los mercados más importantes eran el de la Cebada, el de los Mostenses, el de la Paz, el de San Ildefonso, el de San Antón, el del Carmen, el de Chamberí y el de San Miguel.

Ninguno parece que reunía las condiciones higiénicas imprescindibles en este tipo de establecimientos. A juzgar por lo que Hauser⁵⁷ dice de ellos, eran más locales descuidados y sucios que lugares preparados para vender alimentos en condiciones aceptables. Es importante tener en cuenta este detalle porque sólo así puede comprenderse la serie de accidentes por intoxicación y adulteración alimenticia que recogen cada día los periódicos de Madrid, de la que aquí mostramos un ejemplo: “En el pasado mes de agosto se han practicado en el Laboratorio químico municipal 370 análisis de alimentos y bebidas. De estos análisis se desprende que el 60 % de las muestras analizadas se hallaban en malas condiciones para el consumo. En los Mataderos se han desechado 82 reses por diversas causas (enflaquecimiento, tuberculosis, perineumonía, etc.). Se han inutilizado 16.788 kilogramos de alimentos en malas condiciones, es decir, cerca de 17 toneladas, que a no ser por la intervención del laboratorio hubieran ido a parar a los estómagos de los vecinos de Madrid⁵⁸”. La adulteración de los alimentos llegó a ser proverbial en Madrid. Luis Taboada, cronista amable e irónico de la vida madrileña fin de siglo, comentaba en sus artículos diarios este peligro: “Todos los días se mueren diez o doce personas víctimas de los comestibles adulterados, y el que desea suicidarse ya no tiene necesidad de disolver fósforos en aguardiente, ni de dar el salto desde el Viaducto, ni de apelar a la tan reputada pistola: lo que debe hacer es comprar un cuarterón de boquerones, comérselos sin pan y meterse después en la cama, donde irá a buscarle la muerte a la media hora⁵⁹”.

⁵⁷ HAUSER, Philip: *Madrid bajo el punto de vista médico-social*. Madrid, Editora Nacional, 1902, 2 volúmenes.

⁵⁸ *El Globo*, 16 de septiembre de 1899. Citado en MORAL, Carmen del: *El Madrid de Baroja*. Madrid, Sílex, 2001.

⁵⁹ TABOADA, Luis: *Crónicas alegres de 1900*. Madrid, 1901. Es una colección de las crónicas semanales publicadas por el autor en *Nuevo Mundo* durante 1900. La citada aquí es “Los horrores de Madrid: vivir en vilo”.

El problema, a pesar del desenfado con que lo trataba Taboada, tenía indudable importancia. Tan es así que al comenzar el siglo XX una comisión de los gremios de ultramarinos, comestibles y abacería visitó al entonces ministro de la Gobernación, Eduardo Dato, solicitando que se dictase una real orden de carácter general para que “todos los productos alimenticios de fabricación nacional sean analizados o revisados en los puntos donde radican las fábricas y los de importación en las aduanas⁶⁰”.

A la calidad y conservación de los alimentos en mercados y tiendas de consumo se sumaba, como otra deficiencia, la existencia de los intermediarios, bastante numerosos, que encarecían enormemente los productos y hubieran sido totalmente innecesarios si los canales de distribución y comercio de mercancías hubieran estado bien organizados. En algunos artículos, por ejemplo, la carne, había hasta cuatro intermediarios antes de que llegase al consumidor: primero el comisionista, que recorría las zonas de producción y adquiría el ganado; luego el corredor, que de acuerdo con el comisionista vendía el ganado al abastecedor; el abastecedor, que pasaba la carne al carnicero y éste, finalmente, que vendía el producto al público⁶¹. Es por ello por lo que el precio de los productos alimentarios en Madrid, confrontados con los salarios, llevan a la conclusión de que la subalimentación de una parte importante de la población madrileña tenía que ser inevitable. El problema se agrava si se tiene además en cuenta que la subida de precios fue un proceso incontenible a lo largo de todo el fin de siglo. La crisis marcada por la guerra de Cuba incidió acusadamente en los precios de los artículos de primera necesidad.

Pese a la carestía de vida en Madrid, las autoridades, apoyaban a los patronos frente a los obreros cuando éstos se declaraban en huelga pidiendo aumento de jornal. Actitud que no deja de ser señalada por la prensa. Por otra parte, los patronos trataron al máximo de no ceder ante las reivindicaciones de los obreros, que consideraban injustificadas. Por eso no es de extrañar que Taboada, manifestase con ironía en uno de sus reportajes que “todos los días surge una huelga, y esto viene a demostrar que la situación del obrero no es del todo agradable. Dicen los patronos que los obreros se quejan de vicio, pues están mejor que quieren. - ¿Qué les falta, vamos a ver? -

⁶⁰ *El Imparcial*. 11 de abril de 1900.

⁶¹ FRANCOS RODRÍGUEZ, José. “Las subsistencias. Carnes y demás alimentos sustitutivos de consumos e impuestos municipales: la salud de Madrid”. Madrid, Librería Española y Extranjera, 1910.

exclaman. - ¿No cobran su jornal? ¿No tienen una horita de descanso para comer el cocido? ¡Y qué cocido! Da envidia verlos echados en el suelo, con su fuente delante y su servilleta blanquísima, saboreando los apetitosos y amarillos garbanzos - ⁶²”.

1.4. La situación de la vivienda obrera en el Madrid de 1900

Uno de los aspectos de la vida madrileña que más fielmente reflejan las novelas de Baroja es el problema de la vivienda popular⁶³. Pero en este sentido también me ha sido muy valiosa la obra del que fue director del Laboratorio Municipal, el doctor César Chicote, hombre preocupado por los problemas que las condiciones de la mayor parte de las viviendas populares madrileñas planteaban a escala social, urbana y económica y que dedicó muchos años de su vida a estudiar el tema con exactitud y rigor. Su obra *La vivienda insalubre en Madrid*, recoge fotos abundantes sobre muchas de las viviendas y barrios descritos literariamente.

Así, el doctor Chicote escribirá que “en Madrid, el que alquilaba una vivienda insalubre era un ser rechazado por la sociedad, sin medios para luchar contra ella y, si se alojaba en una casucha, no era por cálculo, sino porque las habitaciones de que hoy pueden disponer los dos tercios de las familias madrileñas, aproximadamente, además de ser escasas en número, son caras y son insalubres; es decir, que habita una casa mala porque no les es posible encontrar otra en las condiciones que reclama la salud y lo permiten sus medios de vida⁶⁴”. Quizás llegados a este punto es necesario aclarar que el motivo por el que sólo hago referencia a la vivienda obrera es porque el trabajo de investigación que se realizará a continuación hace referencia exclusivamente a este grupo social del Madrid de comienzos del siglo XX⁶⁵.

⁶² TABOADA, Luís. Artículo titulado “Fin de los motines: procedimientos pacíficos de los modernos proletarios bien aprovechados por las chicas casaderas”. En *Crónicas alegres* de 1900. Madrid, 1901.

⁶³ El testimonio literario de Baroja se ve confirmado en libros, monografías, estudios y publicaciones de personas en su mayor parte muy relacionadas con los problemas urbanos que Madrid planteaba ya a finales de siglo.

⁶⁴ CHICOTE, César: *La vivienda insalubre en Madrid: Memoria presentada al Excmo. Sr. Vizconde de Eza*. Madrid, Imprenta Municipal, 1914.

⁶⁵ Para conocer cual era la situación general de la vivienda en Madrid desde finales del siglo XIX, se recomienda la obra de SAMBRICIO, Carlos: *Madrid, vivienda y urbanismo: 1900 -1960*. Madrid, Akal Arquitectura, 2004. La obra de Carlos Sambricio narra como entre 1900 y 1960 Madrid, como casi todas las grandes ciudades europeas, vive un excepcional crecimiento demográfico al pasar su

Los propios obreros madrileños en sus informes a la Comisión de Reformas Sociales nos hablan con toda claridad de este angustioso problema de la vivienda: “Los obreros viven en los sotabancos o en las buhardillas de las casas habitadas por las demás clases; pero estas buhardillas, además de malsanas, porque son faltas de ventilación y estrechas, son caras, y para poder pagarlas tienen que asociarse dos familias y vivir juntas en la habitación donde apenas habría sitio para una sola”. En la información detallada y rigurosa que sobre la vivienda madrileña presentó a dicha Comisión Serrano Fatigati se dice que los precios de los cuartos interiores solían oscilar entre 15 y 25 pesetas mensuales y rara vez constaban de más de cinco o seis piezas pequeñísimas. A los obreros alojados con familias en las habitaciones descritas que se encontraban dentro de los límites de la antigua Ronda, se les hacía pagar de 10 a 12 pesetas.

La población de las casas de vecindad, buhardillas y sotabancos de las casas sin corredor, chabolas y chozas, era muy heterogénea, pero un porcentaje alto correspondía a la clase obrera. Las otras viviendas estaban habitadas en su mayor parte por gente muy modesta. Entre ellos la mortalidad era superior a las demás clases sociales. Sólo sería necesario comparar las defunciones por cada mil habitantes en los barrios donde predominaban las gentes pobres (Latina, Inclusa...) con las cifras de los barrios poblados por personas ricas o clase media (Centro, Buenavista...) para convencerse de ello. Los barrios de mortalidad máxima formaban una especie de cinturón alrededor del centro de la ciudad. Unos eran los barrios más bajos de la villa, los situados a poca distancia del Manzanares; los otros eran barrios nuevos, de construcción moderna, situados en la zona norte de Madrid, casi todos formados por casitas de un solo piso, habitadas en general por obreros, rodeadas de jardín, pero desprovistas de alcantarillas y mal abastecidas de agua. Ambos eran barrios populares y en ellos las enfermedades hacían mella con gran intensidad. Así, en las cifras de mortalidad del año 1900 al

población de contar con poco más de medio millón de habitantes a tener, setenta años más tarde, casi cuatro millones. Y tal crecimiento se refleja tanto en el debate sobre cómo afrontar el proyecto urbano (cuál debe ser la gestión del suelo), como en la reflexión sobre la política de vivienda. Así, Sambricio analiza en esta obra cuál fue la reflexión sobre la ocupación del extrarradio y cuáles los proyectos de planes comarcales o regionales en ep periodo citado. Paralelamente, se afronta cómo las experiencias centroeuropeas sobre territorio, ciudad y vivienda determinaron la construcción de una nueva realidad en Madrid durante la dictadura de Primo de Rivera, la Segunda República y, tras la Guerra Civil, durante la etapa de la autarquía y el primer desarrollismo. También muy apropiado el artículo de RODRÍGUEZ CHUMILLAS, Isabel: “La modernización del sistema inmobiliario madrileño: vías de cambio y novedades en la promoción urbana del siglo XIX”, en Beascoechea Gangoi, José María, GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel y NOVO LÓPEZ, Pedro A.: *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*. Bilbao, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, 2006.

distrito de la Inclusa, el más miserable de los madrileños, correspondía en el total de las defunciones un 37,9 por mil habitantes y al de Centro, habitado por gente acomodada y menos congestionado, un 19,6 por ciento⁶⁶.

La capital española era un terreno abonado a todos los gérmenes infecciosos, pero era especialmente sensible a ellos en estos barrios populares en donde a la pobreza y miseria orgánica se añadía el hacinamiento de las viviendas. La casa se convertía en un foco continuo de insalubridad y por ello de enfermedad y muerte. Al jornalero todo lo que le rodeaba durante las veinticuatro horas del día, ropas, ambiente de la fábrica o taller, era causa de infección o enfermedad, pero nada era comparable a la atmósfera malsana que reinaba en su casa: “en ésta, sobre 20 metros superficiales de suelo y un volumen de aire insuficiente, permanecía largas horas una familia compuesta de cinco o seis individuos que, aunque tuviesen temperamento sano y fuerte, no tardaban en perder la salud y entonces la existencia de un solo enfermo en una atmósfera pobre en oxígeno precipitaba la muerte del enfermo y favorecía la presencia de nuevos casos en los que le rodeaban⁶⁷”.

Y es que los barrios de Madrid donde preponderaban los obreros, carecían de limpieza, higiene y de toda clases de condiciones para ser habitados, poniendo en peligro la salud y la vida de sus habitantes. Según la Comisión de Reformas Sociales había “bastantes habitaciones compuestas por dos piezas, donde están amontonados cuatro o cinco personas, y muchas de una sola para alojar el mismo número de individuos. La mayor parte de estas habitaciones se ventilaban a través de patios y corredores, por lo que el aire se renovaba difícilmente y se formaba en los cuartos un olor insoportable. Otras casas obreras, situadas en los interiores de las casas acomodadas, estaban a lo largo de corredores y galerías que comunicaban con patios estrechos y mal ventilados, con lo que sus condiciones higiénicas eran también deplorables”. Se sabía, y eran hechos reconocidos en los Congresos de Saneamiento y Salubridad de Ginebra, que la propagación de la tuberculosis, anemia, raquitismo,

⁶⁶ REVENGA, Ricardo: *La muerte en Madrid: estudio demográfico*. Madrid, Tipografía de E. Teodoro, 1901

⁶⁷ LÓPEZ SALLABERRY, J. L. y ANDRÉS OCTAVIO, F.: *Memoria del proyecto sobre la reforma de la prolongación de la calle de Preciados y enlace de la Plaza del Callao con la calle de Alcalá*. Madrid, Imprenta Municipal, 1901.

reumatismo, miseria fisiológica se debía en gran parte “a la falta de aire, luz y sol en las viviendas⁶⁸”

Esta vivienda madrileña insalubre tenía una serie de características que la definían y la distinguían claramente de las casas acomodadas de la clase media o clases superiores. Las chozas de las afueras constituían la manifestación más primitiva del hábitat madrileño. Estaban construidas con barro y con materiales de relleno y cerradas con un tejado de lata. Su población era muy numerosa, aunque su existencia constase solamente en “las casas de socorro, en los hospitales y en el cementerio, pues es dudoso que la estadística llegase con su empadronamiento hasta estos antros urbanos”. Los seres humanos que las poblaban constituían, por tanto, grupos marginados socialmente, difíciles de encajar en una clasificación sociológica que no sea la de subclase. Las chozas eran una gran vergüenza y un peligro para Madrid y no había otra solución práctica y eficaz más que arrasarlas, “medida irrealizable..., pues se trata de gentes pobrísimas que carecen de medios para alquilar viviendas por económicas que sean⁶⁹” Muy parecidas a las barriadas citadas pero con más pretensiones en la construcción de sus viviendas, por tener las casas dos o más pisos y por existir en su trazado algún plan, eran las viviendas de la Prosperidad, la Guindalera y los Cuatro Caminos formadas “por calles estrechas y defectuosas construcciones”, según el propio César Chicote.

Dice Hauser que estas casas se hallaban en las más deplorables condiciones higiénicas. Todas carecían de aseo y limpieza, unas tenían una sola fuente para toda la casa y un solo retrete para casa piso; muchas carecían “de agua y hasta de luz, y no eran aptas para ser habitadas por seres humanos⁷⁰”. Las poblaban familias más o menos numerosas, que tomaban huéspedes por no poder pagar solas el alquiler mensual de cinco o seis pesetas. A veces había seis u ocho personas que ocupaban dos piezas pequeñas con una cocina rudimentaria. Desde el punto de vista social los habitantes de estas casas de vecindad pertenecían a la clase obrera o eran indigentes que no tenían más que un salario mezquino o medios insuficientes para pagar el alquiler de una vivienda decente. Hauser insiste en que la población de las casas de vecindad de Madrid

⁶⁸ NÚÑEZ GRANÉS, Pedro: *Proyecto para la urbanización del extrarradio de Madrid*. Madrid, Imprenta Municipal de Madrid, 1916.

⁶⁹ CHICOTE, César: *La vivienda insalubre en Madrid: Memoria presentada al Excmo. Sr. Vizconde de Eza*. Madrid, Imprenta Municipal, 1914.

⁷⁰ HAUSER, Philip: *Madrid bajo el punto de vista médico-social*. Madrid, Editora Nacional, 1902, 2 volúmenes.

se componía en su mayoría “de la clase jornalera, de empleados cesantes, de vendedores ambulantes, de barrenderos y de traperos”.

Y es que “era, en general, toda la gente que allí habitaba gente descentrada, que vivía en el continuo aplanamiento producido por la eterna o irremediable miseria; muchos cambiaban de oficio, como un reptil de piel; otros no lo tenían; algunos peones de carpintero, de albañil, a consecuencia de su falta de iniciativa, de comprensión y de habilidad, no podían pasar de peones. Había también gitanos, esquiladores de mulas y de perros, y no faltaban cargadores, barberos ambulantes y saltimbanquis⁷¹”.

Se puede concluir diciendo que, en general, los habitantes de estas casas eran gente que ganaba un jornal escaso o que carecía de medios suficientes para pagar un alquiler mensual que pasase de cinco o seis pesetas, habiendo inquilinos que vivían en compañía de dos o tres familias, o que subalquilaban a una o más personas una pieza o una o dos camas dentro de la misma pieza. En conjunto, pues, pertenecían en su mayoría a una clase que podríamos calificar más de subproletariado que de proletariado propiamente dicho.

Así, y ante el panorama desolador de la vivienda madrileña en estos años, cabe preguntarse si el gobierno, que conocía el problema, no hizo nada para solucionar tales problemas creando nuevos barrios populares, tirando y derribando casas inhabitables y construyendo nuevas. Parece verse que la solución del problema de la vivienda solo podía hacerse por vía legislativa, con una acertada política en pro del mejoramiento de la vivienda popular. Pero nada se hizo hasta el año 1911, cuando se dictó una ley para la construcción de casas baratas, ley que dos años más tarde todavía no había dejado sentir sus efectos⁷².

⁷¹ BAROJA, Pío: *La Busca* (1904)

⁷² La legislación y promoción de las Casas Baratas, tuvo lugar primero de forma muy tímida hacia 1911, y mucho más decidida después de la guerra europea, entre 1921 y 1924. Sin embargo, los resultados fueron muy mediocres. Se trató del primer ensayo de resolución del acuciante problema de la vivienda popular, es decir, el ordenamiento para la construcción de barriadas económicas, diseñadas en teoría como ciudades satélite autónomas en los referente a sus propios servicios colectivos, y siempre buscando la proximidad a las grandes arterias de comunicación o a los grandes centros de trabajo. Eso sí, contribuyeron a la aparición de cooperativas y sociedades constructoras en los primeros años veinte decisivas para el impulso de la industria de la construcción en esa década.

El Ayuntamiento, entretanto había tratado de contribuir al mejoramiento de la vivienda dictando Ordenanzas sobre medidas de higiene, salubridad, altura de los edificios, distribución de los pisos, etc. Su acción más eficaz fue la creación en 1905 del servicio de empadronamiento sanitario de las viviendas, del cual decía Chicote que “era el único medio de llegar a un conocimiento completo de las habitaciones insalubres, de las que son corregibles y de las que no admiten remedio alguno⁷³”. A través del conocimiento directo de las viviendas, el Ayuntamiento contribuyó a mejorar en algo muchas barriadas, ensanchando calles, obligando a derribar casas viejas y ruinosas y mejorando otras exterior e interiormente.

1.5. Comunicación y transporte en Madrid

El transporte urbano, en la actualidad un elemento clave de la vida de la ciudad y una de las grandes preocupaciones para los ciudadanos y para quienes deben tomar decisiones y organizar y planificar el complejo mundo que es hoy en día un área metropolitana es, en realidad, algo muy reciente. La ciudad en épocas pasadas podía crecer y extenderse en función de las posibilidades que los medios de transporte le brindaban y de igual modo, el trazado, forma y tamaño de sus calles, estaba en estrecha relación con los modos de desplazamiento de los habitantes, además, claro está, de toda otra serie de condicionantes físicos, culturales, económicos, etc⁷⁴.

En la historia de Madrid, desde mediados del siglo XIX, el transporte ha jugado un papel esencial. Su entrada en la era industrial se hizo realidad con el ferrocarril, que logró que saliera de un cierto aislamiento en el corazón del país y desarrollara su industria moderna. A partir de ese momento, se fue produciendo un crecimiento y expansión urbana, hasta llegar a configurar una importante área metropolitana, posible en función del sistema de transporte.

⁷³ CHICOTE, César: *La vivienda insalubre en Madrid: Memoria presentada al Excmo. Sr. Vizconde de Eza*. Madrid, Imprenta Municipal, 1914.

⁷⁴ Sobre el desarrollo de los transportes en las ciudades, y en concreto en el caso de Madrid, se recomienda la obra GONZÁLEZ YANCI, María Pilar: *El transporte configurador del desarrollo metropolitano de Madrid. Del inicio del ferrocarril al metro ligero, siglo y medio de historia*. Madrid, Anales del Instituto de Estudios Madrileños (Consejo Superior de Investigaciones Científicas), 2006. De ella se ha sacado buena parte de la información recogida en este apartado.

Si acudimos al Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico⁷⁵ de Pascual Madoz, encontramos que no hay ningún apartado que se refiera al transporte urbano de Madrid. Sólo aparece la relación de carruajes particulares y de alquiler de los mismos. Un abundante número de elementos, que da una buena idea de cómo se realizaba el transporte dentro de la ciudad, poniendo de relieve la inexistencia del transporte público y que los vehículos de particulares eran más numerosos que los que podían ser utilizados en alquiler.

En estos años se estaba produciendo en España la construcción de una red de carreteras, que se fue haciendo de forma muy heterogénea, con enormes desigualdades entre regiones, que darían lugar a graves problemas de estancamiento económico, en las zonas peor comunicadas. Los servicios regulares de transporte de viajeros no se crearon hasta 1816 y su desarrollo adolecía de las mismas desigualdades por zonas. En las ciudades se estaban también sentando las bases para posibilitar un tráfico rodado interno, con la pavimentación, que tampoco estaba al alcance de todas las poblaciones. En Madrid, a mediados del siglo XIX, se decidió el uso generalizado de adoquines, con un perfil de calle con curvatura y canales laterales, así como la construcción de aceras anchas y elevadas sobre la calzada, para diferenciar el tráfico peatonal del rodado, que ya comenzaba a ser importante. Pero si el primer plan de ordenación urbana de Madrid es, sin lugar a dudas, el Plan del Ensanche, que elaboró el ingeniero y arquitecto Carlos María de Castro en 1859, en él no se hace ninguna planificación del transporte directamente, aunque sí se toma ya en consideración.

El ferrocarril fue el primer medio de transporte moderno que supuso el comienzo de la transformación de Madrid. A pesar de ser de 1846 la solicitud inicial, el primer ferrocarril se hizo realidad en 1851, con la inauguración del tramo Madrid-Aranjuez, que marcó el comienzo de la red y el establecimiento de las estaciones en la ciudad. La red se fue formando a partir de concesiones privadas de líneas, por compañías independientes, con mucho capital extranjero y, pese a los numerosos intentos, no se llegó a hacer realidad un plan general de actuación. El ferrocarril, que fue uno de los elementos principales considerados para promover la expansión de la ciudad, que se

⁷⁵ Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar es una magna obra publicada por Pascual Madoz entre 1846 y 1850. Compuesta por 16 volúmenes (Madrid, 1845-1850), analiza todas las poblaciones de España.

concentraría en el ensanche de Castro, se desarrolló con bastante rapidez y pronto posibilitó el transporte rápido, eficaz y barato con el territorio y, por todo ello, el desarrollo industrial de Madrid, un mejor abastecimiento y el crecimiento consiguiente. Pero el transporte por ferrocarril era, sobre todo, a larga distancia, con poca incidencia dentro del entorno cercano, y que potenció la aparición de áreas de chalets en las proximidades de las estaciones ferroviarias⁷⁶.

Quizás sea importante resaltar que en la planificación del transporte urbano de Madrid hubo dos figuras relevantes, que merece la pena recordar. En primer lugar, Ángel Fernández de los Ríos, que en alguna ocasión ha sido llamado “el revolucionario que soñó la transformación de Madrid⁷⁷”. En su obra *El futuro Madrid*⁷⁸, planteó una ambiciosa remodelación de la ciudad, que quería ver convertida en una gran capital, al modo del París o el Londres que surgieron tras las grandes remodelaciones. En ella, donde se muestra sumamente crítico con el plan de Ensanche, tal como Castro lo había diseñado, dedica un apartado de gran interés a las comunicaciones. Así, en la reforma urbanística que proponía había una serie de hitos. Básicamente consistía en la demolición de determinados edificios; el cambio de uso de algunos de los que se mantenían; la edificación de nuevos barrios y ciertos edificios; como los mercados, para ordenar la ciudad; trazado de nuevas calles y avenidas y apertura de plazas; mejora del arbolado y zonas verdes, alcantarillado, pavimentación, mejora de infraestructuras urbanas, ordenación del ensanche y las cercanías y organización de un transporte moderno del que decía: “es necesario que esté al alcance de todo el mundo trasladarse, sin necesidad de carruaje, ni propio ni alquilado, por una cantidad mínima, de unos extremos a otros de la población; en una palabra, son ya de todo punto indispensables los ómnibus”. Además de las líneas de ómnibus, proponía otras de ferrocarril de sangre. Se trataba de líneas para alcanzar puntos extremos. La última gran propuesta de Fernández de los Ríos era aún más ambiciosa y adelantada a su tiempo. Se trataba de lo

⁷⁶ Para el estudio del ferrocarril en relación a su impacto en la ciudad de Madrid se recomienda la obra GONZÁLEZ YANCI, María Pilar: *Los accesos ferroviarios a Madrid: su impacto en la geografía urbana de la ciudad*. Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1977.

⁷⁷ GONZÁLEZ YANCI, María Pilar: “Fernández de los Ríos, el republicano que soñó la transformación de Madrid”. En el ciclo de conferencias *El Madrid de la I República*. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, Área de Cultura, Educación, Juventud y Deportes e Instituto de Estudios Madrileños (CSIC), 2002.

⁷⁸ FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, A. *El futuro Madrid. Paseos mentales por la capital de España*, tal cual es y tal cual debe dejarla transformada la revolución. Barcelona, Los libros de la frontera, 1975.

que llamó un “ferrocarril de circuito”, que lo convierte en el primer destacado promotor de la utilización del ferrocarril como transporte urbano. Llegaba incluso a condicionar todo el desarrollo del ensanche y la expansión de Madrid a que se construyera el ferrocarril, que, además, en su opinión, debía hacerse antes de trazar las calles del ensanche, porque, entre otras cosas, su existencia haría más fáciles, cómodas y baratas las propias obras de aquél.

La otra figura a destacar en relación a Madrid y su transporte urbano es también de gran magnitud. Arturo Soria⁷⁹, el creador de la Ciudad Lineal, por la que es universalmente conocido. En su idea, el transporte, en concreto el ferrocarril, fue esencial. El proyecto previo a la Ciudad Lineal fue precisamente el “ferrocarril-tranvía de circunvalación”, que según exponía en el folleto explicativo, se concebía para dotar a los vecinos de Madrid de un medio de transporte cómodo y barato, para acudir los días festivos a hacer excursiones al campo, algo considerado por Soria de todo punto indispensable para la población trabajadora. Precisamente, la existencia del ferrocarril favorecería la construcción de grandes barriadas a lo largo de la vía, formadas por casas de campo, o de recreo, como había en las grandes capitales de otros países, y casas de obreros, en condiciones de higiene y precio barato, imposibles de obtener en el casco urbano, así como también fábricas y establecimientos que en la ciudad resultaban insalubres y en el nuevo emplazamiento, con más espacio, luz y aire dejarían de serlo. Para Soria la vía del ferrocarril-tranvía de circunvalación sería la espina dorsal de una Ciudad Lineal de 48 kilómetros, establecida a lo largo de ella.

Durante el largo período en que se consolida el ferrocarril y hasta que empieza con fuerza la competencia con la carretera, en la ciudad de Madrid se va produciendo un desarrollo del transporte interior que posibilita la expansión urbana, una expansión que no tiene aún características de área metropolitana. Así, y tras algunos intentos, la mayoría frustrados, de utilización de vehículos de tracción animal en líneas regulares, el 31 de mayo de 1871 se inaugura, con gran expectación, el tranvía de Madrid⁸⁰. Así comenzaron a multiplicarse las líneas, lo que dio lugar a que en Madrid se construyera,

⁷⁹ Se recomienda para este tema la consulta de las obras de SORIA, Arturo: *Tratados de urbanismo y sociedad*. Madrid, Clan Editorial, 2004; DÍEZ DE BALDEÓN, Alicia: *La construcción de la Ciudad Lineal de Madrid*. Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1993; y ALONSO PEREIRA, José Ramón: *La Ciudad Lineal de Madrid*. Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos, 1998.

⁸⁰ Sobre este tema resulta clave la obra de GUTIÉRREZ, Diego: *Tranvías de Madrid*. Madrid, La Librería, 2001.

en alrededor de treinta años, una red considerable, formada por tres tipos de líneas: radiales en el centro y el ensanche, transversales por el ensanche, y exteriores, para enlazar con los barrios y arrabales periféricos y los pueblos del contorno. El 26 de octubre de 1878, en paralelo con el sistema de tracción de sangre, que se mantuvo hasta el 10 de enero de 1906, tuvo lugar la prueba oficial de los llamados tranvías de fuego que, fundamentalmente, funcionaron como ferrocarriles secundarios, que enlazaban las grandes poblaciones con los suburbios. Estaban formados por una pequeña locomotora de vía estrecha, de tracción a vapor, que arrastraba dos o tres coches. Hasta 1919 fue el único medio de transporte público urbano. La población crecía a buen ritmo y la evolución urbana iba estrechamente relacionada con la red de tranvías, muy eficiente, sobre todo desde la electrificación.

En 1919 aparece el metro, un poderoso competidor del tranvía, que para la ciudad supone una nueva mejora en el transporte, y en 1924 a la competencia del metro se sumó la del autobús, si bien duraron poco y no supondría una gran competencia hasta bien entrados los años cuarenta. El ferrocarril subterráneo se consideraba como la clave para resolver el problema del tráfico en las grandes ciudades, desde que en la temprana fecha de 1863 el ingeniero inglés Pearson lo hiciera para Londres. No fue, no obstante, hasta el siglo XX, cuando se llegó a la concesión y construcción de un ferrocarril metropolitano⁸¹, concebido exclusivamente para traslado de viajeros. Proyectado por Mendoza, González Echarte y Otamendi en 1914, la concesión se llevó a cabo en 1917. Sin embargo, y como resulta un aspecto vital dentro de la vida del Extrarradio, y en concreto del distrito de Tetuán sobre el que versará la investigación recogida en este trabajo, la importancia del metro será tratada en el apartado dedicado al Extrarradio un poco más adelante del presente trabajo.

⁸¹ Para el estudio del metropolitano madrileño resultan claves los trabajos de AZORÍN, Francisco: *Madrid y el Metro caminan juntos*. Madrid, Editorial Rubiños, 1997; y González Yanci, María Pilar: *El transporte configurador del desarrollo metropolitano de Madrid. Del inicio del ferrocarril al metro ligero, siglo y medio de historia*. Madrid, Anales del Instituto de Estudios Madrileños (Consejo Superior de Investigaciones Científicas), 2006.

2. SURGIMIENTO DEL ENSANCHE

Viendo la situación de la ciudad de Madrid en la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del siglo XX, es posible entender el Real Decreto de 8 de abril de 1857 auspiciado por Claudio Moyano, entonces Ministro de Fomento, que estableció el nombramiento de una comisión de estudio para elaborar un proyecto de Ensanche cuyo máximo encargado sería el ingeniero de caminos y arquitecto Carlos María de Castro. Así comenzó el lento y enrevesado deambular administrativo del proyecto que Castro vería aprobado con el Real Decreto de 19 de julio de 1860, firmado por el nuevo Ministro de Fomento, Rafael de Bustos y Castilla, y ratificado por la reina Isabel II con el status de “Anteproyecto de Ensanche de Madrid”.

El Real Decreto de 1857, que abría oficialmente la puerta al Ensanche, se hizo eco de las múltiples causas que intervenían en el lamentable estado de la capital: “No existiendo en Madrid más que un solo centro de población, en él se aglomeran los habitantes (...) elevando de día en día el número de pisos de los edificios para hacerlos cada vez más estrechos, incómodos e insalubres (...). Madrid, residencia de V.M. y de todos los altos cuerpos del Estado, va a presenciar en breve el establecimiento de algunas mejoras de primer orden (...). Centro ya de las carreteras generales, como después lo será de toda la red de ferrocarriles de la Península, en breve ha de convertirse esta villa en una plaza de gran movilidad social y mercantil adonde afluyan, en escala hasta ahora desconocida, viajeros de todas las provincias y naciones, y mercancías de todas clases y procedencias. Para el verano de 1858 llegará a las puertas de Madrid un gran caudal de aguas, que al mismo tiempo que satisfaga las primeras necesidades del vecindario (...) suministre a la agricultura y a la industria poderosos elementos de desarrollo y prosperidad (...)”

Adjunto a este Real Decreto se incluyó también un pliego de condiciones técnicas que marcaron la senda a seguir por Carlos María de Castro, ingeniero sevillano impuesto por el Gobierno para llevar a cabo esta magna obra, circunstancia que le acarreó no pocos encontronazos con el Ayuntamiento. De esta forma Castro tuvo que lidiar entre dos aguas que bajaban revueltas por las laderas del Ministerio y del Ayuntamiento, pero terminó por ceñirse concienzudamente al pliego de condiciones impuesto por el Gobierno. No este lugar para explicar dichas condiciones, las cuales

pueden seguirse en la Memoria expositiva que acompañó al proyecto de Castro. Pero junto al pliego de condiciones anteriormente mencionado, dos influencias marcaron claramente su diseño del nuevo Madrid: por un lado, el conocimiento que poseía sobre capitales europeas de primer orden como Londres o París, y por otro lado, la profunda admiración que Castro sentía por Ildefonso Cerdá y su ensanche barcelonés, hasta el punto de reconocer que sin este referente le hubiera sido muy difícil llevar a buen puerto su proyecto, pues “es tan completo y concienzudo, se halla tan bien redactado y lleno de preciosos detalles, que no hemos dudado un momento en elegirle como modelo y seguirle paso a paso en aquello que es aplicable a la localidad sobre la que tenemos que operar”. Castro, de esta forma, ensanchó Madrid desde el Norte al Sudoeste por tres de sus cuatro costados, siguiendo una nueva y ordenada racionalidad, cuyos frutos fueron el Ensanche Norte (actual distrito de Chamberí), el Ensanche Este (hoy distritos de Salamanca y Retiro) y el Ensanche Sur (en la actualidad distrito de Arganzuela). El ingeniero llamó la atención sobre la necesidad de crear un nuevo espacio urbano en el que se atendiera de la mejor manera posible la salubridad pública y para ello realizó cálculos de lo más diversos, como la incidencia de la temperatura y la dirección de los vientos o la cantidad de metros que disponía cada madrileño en el interior del casco.

Entre sus principales elementos técnicos destacan el plano hipodinámico, con una trama de manzanas ortogonales, y la jerarquización de las calles en función de su anchura (30 metros las de primer orden, 20 y 15 metros las de segundo y tercer orden), lo que a su vez condicionaba la altura de los edificios, que no podían superar los tres pisos (bajo, principal y segundo). Asimismo concedió gran importancia a la existencia de amplios espacios verdes y a una serie de plazas circulares, todo armónicamente distribuido por el plano para ofrecer una cierta holgura y sensación de bienestar, mientras que los equipamientos más molestos eran desplazados a los confines de la nueva ciudad. Amplias avenidas, zonas públicas convenientemente ubicadas, edificios más cerca de la tierra que de las nubes y verde, mucho verde, eran las principales propuestas de actuación sobre la ciudad del mundo higienista, un conglomerado de arquitectos, médicos, ingenieros, periodistas y estudiosos de la vida urbana en general, como eficaz medicina contra los males de la vida urbana, y cuyo espíritu recorría toda la Memoria del Ensanche.

Pero el nuevo proyecto también contaba con sus puntos polémicos, pues junto a las intenciones hasta aquí expuestas existía la intención de separar los nuevos barrios en función de las diferentes clases sociales. Castro se hizo eco del nuevo comportamiento cultural burgués y fijó en su proyecto ideal una distribución de las edificaciones que atendiera a las necesidades específicas de cada clase social, y para ello se basaba en los usos previos del suelo que observó al realizar su estudio.

A lo largo de su estudio sobre la ampliación de la ciudad, Castro otorgó un trato muy desigual a las diferentes zonas que componía esa nueva capital a la que aspiraba. La parte Norte constituyó el eje de partida del resto del proyecto y, por tanto, la consagró los mayores esfuerzos con una atención más detallada en su Memoria. Al asumir los usos periurbanos de los terrenos, dividió la Zona Norte en tres, y de esta forma dicha zona quedaba destinada, de este a oeste, como un territorio de equipamientos, un barrio fabril y otro aristocrático. El Ensanche Este fue diseccionado en cuatro grandes conjuntos, cuya homogénea descripción detonaba una clara segregación socioespacial: un barrio aristocrático junto a la Castellana, otro para la clase media que se extendería hasta la carretera de Aragón; un tercero, en este caso obrero, situado detrás del Retiro, y en último lugar un conjunto de bosques y jardines hasta la carretera de Valencia. El Ensanche Sur fue abordado de manera más breve y sucinta que los dos anteriores: aparecía a cuentagotas y entremezclado con las exposiciones del resto de áreas, y con el paso de los años terminó por erigirse como el único entorno industrial de entidad en la capital⁸².

Durante los ocho años que permaneció como director facultativo de las obras del Ensanche de Madrid (en 1868 fue destituido, sucediéndole Ángel Fernández de los Ríos), Castro tuvo que salir en numerosas ocasiones en defensa de su Plan, debido a los numerosos reveses, presiones y ataques frontales del que fueron objeto su proyecto y su

⁸² Son muchos los autores que han escrito sobre el Plan Castro y el proyecto del Ensanche a lo largo de la última centuria, pero por encima de todos me gustaría destacar la obra de tres jóvenes historiadores, CARBALLO, Borja; PALLOL, Rubén y VICENTE, Fernando, que en los últimos años han dedicado su labor al estudio pormenorizado de cada una de las tres partes que componen dicho Ensanche. Y en concreto quiero referirme a su obra *El Ensanche de Madrid. Historia de una capital*, en la que despliegan todo su saber historiográfico para presentarnos, en una ágil e increíble narración, el surgimiento de un nuevo Madrid, el Madrid del Ensanche, que introdujo a la Villa y Corte por la senda de la Modernidad, y de la cual he obtenido la información explicada en las páginas anteriores. Sin embargo, tampoco puedo olvidarme de la obra de BONET CORREA, Antonio (ed.): *Plan Castro*, Madrid, COAM, 1978.

persona. Fernando de Terán⁸³ analizó de una forma magistral la crisis del Ensanche, explicando cómo el propio concepto del Ensanche había nacido en gran medida de un deseo administrativo unificador, de carácter abstracto y un tanto simplista: “formándose proyectos aislados en cada extremo de la población, y haciéndose la reforma sin unidad ni concierto, se vendrá a parar a un resultado informe y poco provechoso”. Esto debería ser evitado “subordinando el proyecto a un pensamiento completo; estudiando, en fin, de antemano, y a la vez, todas sus circunstancias, como se ha hecho y se está haciendo en otras grandes ciudades de Europa y América”, tal y como se expresaba el preámbulo del Real Decreto de 8 de abril de 1857, que autorizaba la aparición del Plan de Ensanche de Madrid. Pero el proyecto de Castro se vio sometido en su desarrollo, prácticamente desde el primer momento, a un proceso de deterioro y desvirtuamiento, por el que fue perdiendo lo mejor de sus previsiones ante una gestión municipal siempre complaciente con las ambiciones especulativas privadas y dispuestas a toda clase de modificaciones para satisfacerlas. Finalmente, los acuerdos oficiales del Ayuntamiento en 1873 dejarán definitivamente muerto el proyecto de Castro, excepto en lo que se refiere al trazado viario, y aún éste con modificaciones empobrecedoras, como reducción del ancho de las calles y supresión de plazas. Los espacios que el proyecto reservaba para edificios públicos quedaron liberados de tal condición para que pudieran ser edificados como los demás, suprimiéndose todos los jardines sobre propiedad privada. La larga historia de la connivencia de la Administración pública con los propietarios del suelo y los constructores de la ciudad había empezado, para desgracia de ésta. Gracias a ello, en esta primera etapa, y siguiendo las palabras del propio Fernando de Terán, “Madrid se jugó tener un Ensanche mezquinamente dimensionado y apelmazado, sin apenas relación alguna con el que había sido proyectado y oficialmente aprobado al principio⁸⁴”.

De esta forma, la primera idea propuesta como guía de su expansión (ensanche hacia el exterior, reforma en el interior) no encontró en su camino los recursos necesarios para impulsar una transformación que le permitiera mirarse sin vergüenza a las grandes capitales europeas. Así, durante la Restauración, la ciudad siguió creciendo y el interior continuó ahogado, los problemas acumulados en el nuevo extrarradio se

⁸³ TERÁN, Fernando de: *Historia del urbanismo en España*, vol. III, siglos XIX y XX. Madrid, Cátedra, 1999.

⁸⁴ TERÁN, Fernando de: *Historia del urbanismo en España*, vol. III, siglos XIX y XX. Madrid, Cátedra, 1999.

multiplicaban, y la segmentación del espacio urbano avanzaba con lentitud. La venerable idea del ensanche y la reforma, mal o nada realizada, había cumplido ya su camino y era preciso pensar de nuevo las líneas de crecimiento futuro de la ciudad, crear una nueva idea de Madrid. Y, además, al estar el crecimiento espacial de la ciudad configurado por la localización de los asentamientos residenciales, éste no se realizó siguiendo una tendencia de dentro a fuera, pues antes de que el Ensanche estuviese totalmente edificado, existían en el Extrarradio grandes barriadas residenciales, algunas de las cuales había surgido en fecha anterior a los comienzos de la edificación en el Ensanche. Por ello y debido a las dificultades económicas, que para gran parte de la población, suponía el abastecimiento en el Ensanche, la ocupación del Extrarradio fue importante, dando lugar a un crecimiento de la ciudad a saltos.

Ante el costo excesivo de las edificaciones del Interior y del Ensanche, la población inmigrante que fue llegando a la ciudad se vio obligada a instalarse en el Extrarradio. Los precios del suelo, tanto del sector Interior como del Ensanche habían experimentado un desmesurado aumento. Entre 1902 y 1920 el precio del suelo subió un 80% en el Interior y un 450% en el Ensanche, debido a la resistencia de los propietarios a vender sus solares, en espera a que éstos siguiesen aumentando de valor. Por otro lado el coste de las nuevas construcciones se había elevado también en gran medida, tanto más que el precio del suelo, por lo que los nuevos inmuebles eran prohibitivos para la población de escasos recursos económicos, que se vio obligada a instalarse en el Extrarradio donde el precio del suelo era menor⁸⁵.

La edificación en el Interior y en el Ensanche, aunque no se paralizó lo hizo a un ritmo menor que la que tuvo en el Extrarradio. En 1908 se contabilizan en el Extrarradio solamente 2.809 edificios para pasar en 1913 a contener 4.269, siendo este aumento mayor que el que tuvo lugar en el Ensanche para estas mismas fechas que fue de 1.048 edificios frente a los 1.370 del Extrarradio. La construcción de nuevas casas durante los primeros años de siglo, hasta 1915 en que disminuyó a raíz de la crisis económica, fue siempre mayor en el Extrarradio que en el Interior o en el Ensanche⁸⁶.

⁸⁵ TERÁN, Fernando de: *Madrid*. Madrid, Colecciones Mapfre, 1992

⁸⁶ BRANDIS, Dolores: *El paisaje residencial en Madrid*. Madrid, Ministerio de Obras Publicas y Urbanismo, Dirección General de Acción Territorial y Urbanismo, 1983. Brandis basa sus datos estadísticos en la Revista *La Construcción Moderna*, 1920.

3. LOS ORÍGENES DEL EXTRARRADIO DE MADRID

Como hemos visto, la crisis del Ensanche se manifestó en la aparición de la urbanización marginal, en las zonas exteriores y en las conexiones de la ciudad con las poblaciones menores existentes en su periferia, que quedaban más o menos absorbidas, produciéndose formaciones espontáneas, con frecuencia en simples procesos de edificación ínfima, constituyendo conjuntos suburbanos inconexos y normalmente carentes de los servicios urbanos mínimos, en el característico marco de la infravivienda y albergando a una población que llegaría a inquietar a los Gobiernos de la Restauración. Así lo señalaba claramente en 1908 el ingeniero municipal de Madrid, Pedro Núñez Granés⁸⁷, comisionado por el Ayuntamiento para la redacción de un proyecto de urbanización de los alrededores, cuando decía que la única limitación legal que cabía imponer a los propietarios de los terrenos de estos alrededores era la de someterlos a alineaciones y rasantes, pues “en virtud de la legislación de la propiedad, es forzoso a los Ayuntamientos autorizar cuantas construcciones se soliciten, en virtud de su perfecto derecho⁸⁸”.

En el caso de Madrid, el problema de la urbanización periférica incontrolada venía siendo objeto de atención intermitente por la importancia de su magnitud, habiéndose comprobado incluso, que el crecimiento del número de viviendas había sido mayor, para un mismo período, en esas áreas exteriores que en el propio ensanche. A esto había obedecido el primer intento municipal de ordenación de la franja llamada extrarradio, que quedaba comprendida desde los límites del conjunto formado por el casco antiguo y el ensanche hasta los del término municipal. Pero el proyecto realizado por el ingeniero Pedro Núñez Granés, aprobado por el Ayuntamiento en 1916, no había encontrado la instrumentación jurídica adecuada para hacerlo viable.

El extrarradio era un espacio legalmente no urbano, sin normativa edificatoria. Sin embargo, las condiciones legales y económicas del Ensanche provocaron la

⁸⁷ Para conocer la figura de Pedro Núñez Granés, gran artífice del proyecto de urbanización del Extrarradio, se recomienda el artículo de GAVIRA, Carmen: “Núñez Granés: ingeniería y urbanismo en España (1900-1924). En la revista *Ciudad y Territorio*, octubre-diciembre 1985.

⁸⁸ NÚÑEZ GRANÉS, Pedro: “Ideas generales sobre la urbanización de los alrededores de las grandes urbes”. Trabajo presentado al Congreso verificado en Zaragoza en 1908 por la Asociación española para el progreso de las ciencias, premiado con la medalla de los sitios de dicha ciudad. Madrid, Imprenta Municipal, 1908.

aparición de nuevos núcleos de edificación de escasa o ínfima calidad y casi sin urbanización, aprovechando el reducido precio del suelo. Eran generalmente fragmentos de terreno que, sin modificar su topografía, alguien parcelaba y vendía con una mínima ordenación viaria elemental, para garantizar accesos a las pequeñas parcelas. Sobre éstas se edificaban viviendas de aspecto semirrural que, dada la exigüidad de la superficie y de la línea de fachada, cerraban el perímetro de la manzana adosándose y macizándola en profundidad⁸⁹.

Núñez Granés estudió el tema del Extrarradio a partir de 1907, por lo que respecta a la situación existente provocada por la edificación exterior del Ensanche, y elaboró un planteamiento teórico mínimo sobre el que asentar el proyecto de urbanización de esos terrenos, con ciertas aspiraciones de generalidad, exponiendo lo que llamaba “ideas que deben tenerse en cuenta al hacer los planes de urbanización de los alrededores de las grandes urbes”. La acción debía circunscribirse a proyectar y ejecutar las obras necesarias para dar fácil acceso del centro a la periferia, por vías radiales, y “a unir directamente entre sí, por otras, los distintos núcleos de población que se proyecten en los alrededores, a fin de que para ir de unos a otros no haya necesidad de dar rodeos teniendo que aproximarse o pasar por el centro”. Las vías “radiales” y las “envolventes” se harían siguiendo en paralelo los límites de la población. Así resultarían grandes “polígonos” cuya urbanización interior corresponderá a los propietarios del suelo, que deberán ponerse de acuerdo para el trazado de las vías “particulares”, interiores a cada polígono, que completarán el sistema con las radiales y las envolventes⁹⁰.

El proyecto que desarrollaba estas ideas fue publicado en 1910⁹¹, aunque los planos están fechados en 1909, acompañados de un anteproyecto de Ley cuya aprobación se consideraba imprescindible para poderlo desarrollar. En un posterior

⁸⁹ TERÁN, Fernando de: *Madrid*. Madrid, Colecciones Mapfre, 1992

⁹⁰ NÚÑEZ GRANÉS, Pedro: “Vías públicas del Interior, Ensanche y Extrarradio”. Memoria relativa a los trabajos efectuados en dichas vías en los años 1906, 1907 y 1908 con indicación de lo que precisa hacer para mejorar sus pavimentos. Madrid, Imprenta Municipal, 1909.

⁹¹ NÚÑEZ GRANÉS, Pedro: “Proyecto para la urbanización del extrarradio de Madrid”. Madrid, Imprenta Municipal, 1910. Fue premiado con el diploma de honor en la Exposición Internacional de Dresde de 1911 y aprobado por el Excmo. Ayto. el 31 de marzo de 1911, y definitivamente, por Real Decreto, el 15 de agosto de 1911.

opúsculo⁹², Núñez Granés exponía las ventajas que, para el desarrollo del proyecto, tendría la municipalización del suelo necesario.

Pero tal y como indica Santos Juliá⁹³ “los que se obstinan en trasladar a los años diez de este siglo las ideas de los años sesenta del pasado tropiezan con obstáculos insuperables, pues no hay manera de poner orden en un extrarradio asentado sobre el desorden del centro y el ensanche”. El proyecto de Núñez Granés de urbanizar el extrarradio como si se tratara de un nuevo ensanche se aprueba dos veces por el Ayuntamiento, en 1911 y en 1916 y hasta por real decreto de agosto de ese mismo año, pero no hay manera de hacerlo avanzar: el propio Núñez Granés lamentará, en 1923, que su querido y demorado proyecto “no se cumplió o se cumplió muy mal⁹⁴”. En el mismo sentido explica Carlos Sambricio⁹⁵ que, siguiendo la disposición gubernamental de septiembre de 1896, se había establecido que la Junta de Urbanización y Obras del Ministerio de Gobernación estudiase cómo aumentar el término municipal de la ciudad en un radio que, tomando como centro la Puerta del Sol, llegase a los ocho kilómetros. Como resultado de esta misma, el ingeniero del Ayuntamiento Núñez Granés consintió básicamente en un proyecto de calles y plazas, donde para nada se analizaba cuál debía ser la nueva zonificación de las áreas inmediatas a la ciudad ni se establecía reflexión alguna sobre el futuro del entorno próximo a la gran ciudad: la propuesta de Granés consintió en repetir los esquemas esbozados por Castro para el Ensanche, llevando su propuesta de viario al nuevo espacio de la ciudad. Por ello, cuando en 1916 se aprobaba por decreto el proyecto de Núñez Granés, y en septiembre de 1917 se comenzaban las obras de trazado de nuevas calles, la realidad demostraba que aquel Plan había quedado claramente obsoleto y superado.

⁹² NÚÑEZ GRANÉS, Pedro: “Urbanización del Extrarradio”. Necesidad de llevar a cabo esta mejora urbana y beneficios que se obtendrán con su ejecución: folleto premiado con medalla de oro del Centenario de los Gloriosos Sitios de Astorga. Madrid, Imprenta Municipal, 1912.

⁹³ JULIÁ, Santos: “Madrid: el nacimiento de una capital”. En BAHAMONDE A. y otros: Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares. VIII Coloquio de Historia Contemporánea de España, dirigido por M. Tuñón de Lara. Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores, 1992

⁹⁴ Conferencias sobre el Extrarradio dadas en el Excmo. Ayuntamiento por el ingeniero director de vías públicas don Pedro Núñez Granés y por el arquitecto municipal don Pablo Aranda, 1923

⁹⁵ SAMBRICIO, Carlos: *Madrid: ciudad – región. De la Ciudad Ilustrada a la primera mitad del siglo XX*. Madrid, Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional de la Comunidad de Madrid. 1999

Pero no olvidemos que la propuesta de Núñez Granés había implicado fuertes beneficios económicos para los poseedores de suelo: si entre 1870 y 1900 tanto el clero como fundaciones benéficas habían comprado grandes parcelas de suelo en el norte de la ciudad, quienes en el sur habían comprado suelo eran las compañías de ferrocarriles. La buscada venta de terrenos al Ayuntamiento no sólo iba a suponer un importante negocio con el consiguiente aumento de precios de los mismos, sino que posibilitaba una política de transportes privados, con lo que se incentivaba y dinamizaba la situación de estancamiento presente tras la crisis de 1921. Consciente de que aquellas propuestas de ordenación del Extrarradio impedirían cualquier posterior desarrollo ordenado, Fernández Balbuena planteó un recurso administrativo que bloqueó la situación. Por ello, en 1923, varios concejales, convencidos de la imposibilidad de llevar a cabo el proyecto, proponían que la Junta Consultiva presente un anteproyecto en cuatro meses, designándose a Sainz de los Terreros, Cordero y Barca para que propusiesen una orientación para la rápida solución del problema; pero tal comisión siquiera empezó sus trabajos debido a la inmediata dimisión de Terreros. En cualquier caso, la historia del Extrarradio madrileño ya se había puesto en marcha⁹⁶.

4. EJEMPLO DE UN DISTRITO DEL EXTRARRADIO: EL CASO DE TETUÁN

Ante la escasez y elevados precios de las habitaciones del casco de la población y posteriormente del Ensanche, sectores campesinos inmigrados y obreros madrileños buscaron el asentamiento en áreas periféricas, alejadas de la ciudad y con características rurales, como lugar adecuado para levantar sus viviendas, formadas por humildes casitas, chamizos y a veces casas de vecindad cuyo coste era mucho más asequible dado el bajo precio de los solares.

⁹⁶ Como consecuencia de toda esta legislación urbanística, Madrid queda dividida en tres zonas administrativas y fiscales: el interior, el ensanche y el extrarradio. Para conocer el proceso edificatorio de cada una de las tres zonas véase la obra de GARCÍA, Antonio; GAVIRA, Carmen y RUIZ, Jorge: *Madrid. Fronteras y Territorio*. También se recomienda la obra de BUERO RODRÍGUEZ, Carlos (coord.). "Atlas de la ciudad de Madrid". Madrid, Consorcio para la organización de Madrid Capital Europea de la Cultura, 1992. De esta última se ha sacado el resumen del progreso urbano de Madrid desarrollado en estas páginas

Martínez de Pisón⁹⁷, en *La formación de los suburbios madrileños*, escribe que “afectado económicamente, por la desamortización principalmente, el obrero rural abandona el campo. La atracción de la incipiente industria, la instalación de los ferrocarriles, la estructura radial de las comunicaciones, son factores, entre otros, que posibilitaron la emigración de las zonas agrícolas a las urbanas. El desequilibrio entre ciudad y campo se acentúa; mientras aquélla hace las veces de ventosa, éste expulsa sistemáticamente a sus trabajadores. La población de las zonas próximas a Madrid es absorbida por la villa, que crece y transforma sus contornos. En las encrucijadas del límite del ensanche, a lo largo de las carreteras que encuentran su centro en la vieja ciudad y aislados de ella por la zona planificada, crecen así pequeños poblados triangulares aprovechando la ausencia de ordenación previa y el bajo precio del suelo. Su desarrollo, rapidísimo, aventaja al lento progreso del ensanche. Faltos de preparación técnica, los inmigrantes pasan a constituir el peonaje que reclama la construcción del proyecto. El espacio vacío que les separa de la ciudad viene a ser así su lugar de trabajo [...] Aparte de la inmigración rural, la población que aparece en los suburbios está en parte compuesta también por obreros expulsados del casco, que buscan allí nueva vivienda y nueva forma de trabajo al coincidir este momento con el paso del taller a la industria, es decir del artesanado al proletariado. El suburbio se forma, pues, al quebrar dos formas de vida, la rural y artesana, y aparecer otra nueva. En él se localiza, concretamente, una nueva clase obrera [...] Al descontento inmediato nacido por el forzado cambio de forma de vida se añade otro ocasionado por la nueva realidad que les aprisiona. Segregados de la ciudad y frente a ella, van a adquirir conciencia de clase, de explotación, y fuertes estímulos ocasionados por las próximas y patentes diferencias en el nivel de vida. Su descontento va a canalizarse en una actitud que contrasta con la pasividad de las zonas humildes del interior. Aparece así este fenómeno sociológico decisivo de la expansión de Madrid como perfectamente cartografiable. De esta masa disconforme que se proletariza saldrán los potentes y numerosos grupos del socialismo obrero madrileño”.

La población del extrarradio ocasionó no sólo un fenómeno sociológico de amplio alcance, como fue contribuir a la concienciación de los sectores obreros, sino que además la creación de estos suburbios habría de resultar decisiva en la configuración morfológica posterior de la ciudad cuando se integraron en la urbe,

⁹⁷ MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo: “La formación de los suburbios madrileños en el paso del siglo XIX al XX”. Boletín del Seminario de Derecho Político, número 31. Madrid, 1964.

acusando la improvisación con que habían nacido y la falta de planeamiento previo que racionalizase el trazado viario y las alineaciones y rasantes, que fueron efectuados por simples acuerdos entre los propietarios.

Durante años, el municipio madrileño fue sordo a reclamaciones de mejoras en esta área periférica. La infraestructura sanitaria y las obras de limpieza debieron ser ejecutadas por los mismos habitantes del barrio y la comunicación por tranvías se estableció sólo cuando las empresas particulares comprendieron que el núcleo de población era lo suficientemente elevado para asegurar ganancias. Los iniciales asentamientos de las primeras construcciones suburbanas estuvieron decisivamente influidos por la existencia de vías de comunicación, a cuyo alrededor se ubicaron las primeras casas. La carretera de Francia, la de Aragón, Valencia, Andalucía, Extremadura, etc., se constituyeron en auténticas columnas vertebrales que permitieron la formación de calles paralelas y perpendiculares a las mismas.

Las tipologías arquitectónicas más usuales fueron las casas de una sola planta con características semirrurales y, en menor medida, las casas de vecindad de corredor de una o varias plantas, siendo también frecuentes en algunos sectores las chabolas o chozas formando barriada, que según César Chicote pasaban de las dos mil en los primeros años del presente siglo⁹⁸.

Por lo que respecta a las condiciones de salubridad de estos barrios, en el informe elaborado en 1914 por este autor, entonces director del laboratorio Municipal, se ponía de manifiesto su total y absoluta falta de higiene: “La carencia de recursos y la imperiosa necesidad de vivir bajo techado, obliga también a la gente pobre a apoderarse de toda edificación abandonada, en las que se establecen familias enteras. (...) Después de estas barriadas no deben olvidarse las que ya ofrecen algunas pretensiones' en sus edificios, no sólo por tener dos o más pisos, sino por haber presidido en su construcción algún plan, aunque en no pocas ocasiones bien equivocado, como lo demuestra por ejemplo, en gran parte la Prosperidad, la Guindalera y los Cuatro Caminos, con sus estrechas calles y defectuosas construcciones”.

⁹⁸ CHICOTE, César: *La vivienda insalubre en Madrid: Memoria presentada al Excmo. Sr. Vizconde de Eza*. Madrid, Imprenta Municipal, 1914.

La barriada de Tetuán entra en el siglo XX con una febril actividad. La actividad comercial había florecido en esta zona al amparo de unas muy favorables condiciones fiscales con respecto a Madrid. Los merenderos tan típicos de la zona habían hecho de este pueblo del extrarradio madrileño una zona obrera de las más populares de la capital. El crecimiento de Tetuán, impulsado desde el exterior por los contingentes migratorios, fue el más fuerte del Área Metropolitana, exceptuando Vallecas. De esta tremenda vitalidad en relación con Madrid a lo largo del primer tercio del siglo nacerá la manifiesta necesidad, consumada en 1948 con la anexión a Madrid, de regular legalmente una situación de hecho.

Para el estudio de estos primeros años del siglo XX en Tetuán, como para, en general, estudiar estos años en Madrid y su zona de influencia, es documento imprescindible el *Informe sobre la ciudad de 1929*⁹⁹. En este documento cuando se hace referencia a la situación general del extrarradio se afirma lo siguiente: “Encontrándose el Oeste y el Noroeste del Ensanche de Madrid los espacios de la Real Casa de Campo, Moncloa y Dehesa de la Villa, han constituido afortunadamente una barrera para impedir que en estas direcciones se extendiera la población en la forma caótica que lo ha hecho en el resto de la superficie ocupada por el extrarradio, pues en esta zona bastaba la existencia de una guía de tráfico o de una pequeña planicie, difícil de hallar, dada su topografía, para que se iniciara un grupo poblado que iba creciendo sin trazado ni más ordenanzas que algunas de las relacionadas con la higiene y seguridad. Los acuerdos de vecinos constituían bases únicas de alineaciones y rasantes; los servicios urbanos en general eran instalados por los mismos propietarios del núcleo en formación, y, por último, los medios de transporte acudían si la importancia del grupo constituía una explotación asegurada económicamente. La clase humilde, que no encontraba fácilmente alojamiento barato en el interior ni en el ensanche de la ciudad, o que no se resignaba a vivir hacinada, unas veces aceptó las edificaciones que en el extrarradio se le ofrecieron y otra se lanzó sin suficientes medios de defensa a la construcción de sus viviendas, casos frecuentes en los obreros pertenecientes al ramo de la edificación. El resultado ha producido grandes perjuicios, pues Madrid se rodeó de una cintura formada por grupos en los que las vías son angostas con trazados incomprensibles y sin los

⁹⁹ Este documento, nacido del trabajo de una Oficina Municipal de “Información sobre la ciudad”, supone uno de los primeros y, desde luego, más importantes intentos de obtener una visión general y a la vez rigurosa del Madrid del primer tercio del siglo

indispensables medios de pavimentación, desagües ni alumbrado; con edificaciones pobres, en las que alternan las casas de pisos, de alturas desproporcionadas al ancho de las calles y patios, con las que solamente constan de una o dos plantas. El fondo de manzana es muy pequeño y el tipo de parcela excesivamente reducido. Las distribuciones responden a un perjudicial aprovechamiento, bajo el punto de vista higiénico. Por otra parte la vivienda está entremezclada con la industria, de la que sufre los naturales perjuicios de incomodidad, peligro e insalubridad. Los pozos negros abundan en el extrarradio, así como las charcas, producidas por la falta de estudio de pendientes en calles emplazadas en terreno muy sinuoso, aumentando estos perjuicios los cementerios, en cuya contigüidad existen edificaciones”

En el informe que emitió la Junta Consultiva municipal sobre la zona del extrarradio, se trataba extensamente el problema de esta zona, y por juzgarlo del mayor interés tomamos del mismo lo siguiente: “Merced a la facilidad de condiciones económicas y topográficas se han cubierto las afueras de Madrid, siguiendo la carretera de Francia y sus inmediaciones hasta unirse con Tetuán de las Victorias, llegando a pocos kilómetros del pueblo de Fuencarral. Por las dos carreteras a Chamartín que parten del Hipódromo se construye sin cesar casas aisladas preferentemente y otros edificios, de tal modo que no habrá solución de continuidad en pocos años... La expansión de Madrid está iniciada en vivo; va buscando por el Norte su unión con Fuencarral, con Chamartín, con la Ciudad Lineal... Estas expansiones acusan un principio de agrupación que es natural en todos los pueblos, señalándose claramente diversidad de zonas que se pueden caracterizar por sus factores dominantes, siendo obreras o de viviendas modestas las de Cuatro Caminos, Puente de Vallecas, Carreteras de Carabanchel y de Andalucía; de viviendas de más importancia, tendiendo a ciudad-jardín, en la zona comprendida entre el Hipódromo, Chamartín, Ciudad Lineal y la carretera de Aragón, y de carácter industrial las zonas comprendidas entre las estaciones de ferrocarril y las situadas desde el Puente de Vallecas al Abroñigal”

Pues bien, una vez esbozadas las características de esta zona que, desde luego, tuvo el más importante crecimiento demográfico del área de influencia madrileña, y además registró la mayor actividad constructora de todo ese área, hay que constatar aquí lo que ese Informe dice de la relación entre Madrid y esos municipios contiguos: “Los Municipios enumerados (entre ellos Chamartín la Rosa y dentro de éste el barrio de

Tetuán) han existido largo tiempo con vida propia, especialmente agrícola, siendo en algunos casos lugares de recreo o descanso de los habitantes de Madrid. En general están constituidos por un antiguo poblado, villa, que les da nombre, y por unos a modo de tentáculos que forman ampliaciones sin solución de continuidad del núcleo central madrileño, pues su única separación es la jurisdiccional, y otros formando colonias y barriadas de muy variada condición... Continuando con el estudio de las villas diremos que el caserío de ellas, en general, conserva rasgos de arquitectura popular regional, sin que por ello sus valores artísticos descuellan con gran interés. Las casas antiguas en su mayoría son de una o dos plantas, unifamiliares, construidas con fábrica de ladrillo, y algunas con mampostería de adobes. Modernamente su arquitectura se inspira en la de la ciudad; las casas de calles principales constan de tres o más plantas, y el tipo de edificación es pobre y realizado por malos aficionados al arte de la construcción. Los servicios comunales están desatendidos generalmente; la limpieza es deficiente, a lo cual se une la facilidad para la formación de charcos, barro y polvo en los pavimentos; la recogida de aguas residuales, exceptuando El Pardo y los Carabancheles, no existe, abundando en cambio los pozos negros y el vertido directo a corrales o en las afueras; no se encuentran en la mayoría de estos núcleos conducciones de agua a domicilio, abasteciéndose el vecindario en las fuentes públicas; hay servicios de alumbrado eléctrico y teléfonos. La cantidad de población de las villas es reducida al compararla con la total de los respectivos términos municipales, y su densidad relativa no es tan excesiva como la de los poblados en contacto con Madrid. En todas se encuentra inspección sanitaria facultativa y asistencia domiciliaria a los enfermos pobres... La instrucción primaria está en general atendida, si bien las condiciones de los locales suelen ser deficientes. Las vías de penetración a Madrid suelen estar perfectamente atendidas, no ocurriendo lo mismo con los caminos de enlace entre villas y poblados que resultan impropios en la mayor parte de los casos para el transporte rodado e incómodos para los peatones, sobre todo en épocas de lluvia, por estar algunos intransitables... Como antes se decía son estos poblados (los que están en contacto con el núcleo de Madrid) más modernos que los anteriores, a modo de tentáculo, que forman ampliaciones del núcleo madrileño sin solución de continuidad, separándoles de él solamente la división jurisdiccional. Las vías principales de penetración en la capital han sido el emplazamiento preferido naturalmente para iniciarse los núcleos, cuyo desarrollo fue lógica consecuencia de las ventajas económicas que en distintos órganos disfrutaban estos lugares en relación con la clase humilde, cuya vivienda en Madrid

escaseaba. En pocos años adquirieron tal importancia, que a ellos en mayor parte se deben los crecidos incrementos de población de los respectivos Municipios. Estos tentáculos crecieron y siguen creciendo algunos sin trazado previsto para su construcción ni ordenanza a que someterse; las edificaciones surgían sobre terrenos sin servicios de carácter público ni particular; más tarde los vecinos dirigían y costeaban obras y servicios incompletos, imponiéndose, mediante acuerdos, arbitrarios trazados; las viviendas pobres, que en su primer período tuvieron una o dos plantas, eran ampliadas a tres y más cuando la zona adquiría importancia, resultando las calles angostas; la pavimentación en general, reducida a la acera de paso para peatones, careciéndose en muchos casos aún de ella, por lo que abundan los baches y charcas en invierno y el polvo en verano; el arbolado es escasísimo, y la carencia de espacios libres públicos absoluta. Existen servicios de agua, luz eléctrica y teléfono, escaseando el agua en algunos (entre ellos Tetuán). En su mayor parte carecen también de alcantarillado, utilizándose pozos negros abundantemente. En las barriadas de Tetuán, Ventas y Puente de Vallecas hay puestos de socorro atendidos por los Ayuntamientos. La población está constituida por empleados y obreros que trabajan en Madrid, a cuyas expensas viven dichos núcleos, pues es muy escasa la industria con que cuentan. La enseñanza es en general atendida, pero los locales, en su mayoría, son deficientes. Los medios de transporte con Madrid consisten en tranvía, Metro o autobuses. Tales poblados se encuentran en período de crecimiento, siendo los principales los siguientes: Puente de Vallecas, Tetuán, Ventas (con más propiedad núcleo de la carretera de Aragón) y núcleos de las carreteras de Madrid a Fuenlabrada, a Portugal y a Toledo. La importancia adquirida ha sido causa de que algunos Ayuntamientos estén establecidos en ellos (Chamartín de la Rosa, en Tetuán; Canillas, en la Barriada de Ventas)...¹⁰⁰

Además, en ese mismo Informe se habla de la existencia de poblados sin unas mínimas condiciones de habitabilidad contruidos por gentes humildes: “existe un núcleo formado por numerosos grupos de pequeña extensión. Han sido contruidos por gente de clase humilde (traperos, tejeros, etc.) que al adquirir importancia los núcleos donde residían trasladan su vivienda, formando otros más pobres. Las casas son de una planta en su mayor parte, emplazadas en terrenos sin preparación urbana. Carecen de los

¹⁰⁰ *Información de la ciudad*. Ayuntamiento de Madrid, Imprenta Municipal, Instituto Geográfico y Catastral, 1929.

servicios públicos más indispensables, valiéndose de aguas de pozos o teniendo que recorrer distancias grandes para abastecerse de ella en fuentes públicas de núcleos de mayor importancia. En muchos no existe conducción de fluido eléctrico. Las vías de enlace con otras barriadas suelen ser caminos de herradura, intransitables en épocas de lluvia. No hay escuelas. Especialmente existe este tipo de poblado embrionario en la parte Norte y Noroeste de Madrid...”

En definitiva, la extensión de Madrid comportó unas dificultades notables en parte por las deficientes condiciones de salubridad que, como hemos insistido, fueron resultado de la desmesurada ocupación de unas zonas en principio acondicionadas para densidad de población muy escasa, propia de un hábitat rural. El Informe sobre la ciudad, de 1929, apostillaba que “es de lamentar la abundancia de pequeñas latitudes de calles en el viejo Madrid y en el extrarradio, así como en este último las deficientes condiciones de los pavimentos, desagües, secciones transversales y el estudio de rasantes y enlaces. Más allá del extrarradio resultan empeoradas las condiciones higiénicas y de salubridad, tanto de la vivienda como del sistema viario, lo cual se une a que en los campos y huertos contiguos á los núcleos poblados también es necesario mejorar las condiciones de la vivienda rural en su relación con la higiene de los animales domésticos”

Pues bien, toda esta actividad en la zona del extrarradio tiene su principal reflejo en, además del aumento de la población, la distribución de las licencias de construcción concedidas. Hay dos fases, a lo largo de los primeros treinta años del siglo, en las cuales las licencias para obras de nueva planta son en su mayoría para obras a realizar en el extrarradio. Estas dos fases son de 1913 a 1917 y de 1923 a 1927¹⁰¹.

En el interior, las obras realizadas eran, en su mayoría, reformas y ampliaciones. Mientras, en el ensanche la tendencia era a la construcción de lujo, escaseando la construcción económica. En definitiva, la saturación del casco antiguo y la carestía del ensanche mantenían estos primeros años del siglo la importancia del extrarradio, y de manera principal la zona Norte o Noroeste, en cuanto a la absorción de las capas

¹⁰¹ Hay un período entre 1917 y 1923 en que el número de licencias concedidas desciende de una forma notable. Este hecho es debido de manera fundamental a las fluctuaciones generales de la economía mundial, como la guerra europea, y, en concreto, a los avatares de la política municipal en materia de impuestos a la construcción.

populares que son las principales demandantes de viviendas, al menos en cuanto al volumen de esa demanda. De este modo, ya a principios de siglo esta situación de urbanización incipiente y un tanto caótica no impidió ese desarrollo de Tetuán como importantísimo núcleo obrero que, naturalmente, por su propia dinámica necesitaba de unas importantes comunicaciones con el centro de la capital. Era condición sine qua non para el funcionamiento del conjunto de los mecanismos del extrarradio madrileño la existencia de adecuadas comunicaciones con el centro: la capital. La razón de este imperativo funcional estriba en que una gran parte de los habitantes de Tetuán tenían su puesto de trabajo en otras zonas de Madrid¹⁰².

En estos años, primeros de siglo, la edificación en el Extrarradio es más activa que en el Interior y en el Ensanche. En el momento de la guerra europea se produce una disminución en el ritmo de la construcción debido al encarecimiento de los materiales, pero entre 1917 y 1926 el Ayuntamiento decidió la exención del pago de las licencias municipales, lo que hizo aumentar considerablemente la construcción de edificios tanto en el Extrarradio como en el Ensanche. En la segunda década del siglo comienza la formación del barrio de Bellas Vistas, que se caracteriza, al igual que el resto del Extrarradio, por la falta de ordenación urbana y la edificación pobre, aún cuando surge también alguna colonia de empleados y de viviendas sociales.

En 1919 Núñez Granés concibió el *Proyecto para la urbanización del extrarradio de la villa*, en el que consideraba la dehesa de Amanuel como sitio de gran salud y belleza, por lo que el Ayuntamiento debería conceder terrenos muy baratos para construir una zona de hoteles con jardín. La Compañía Urbanizadora Metropolitana¹⁰³ hizo realidad el sueño de Granés, y en los terrenos descampados cercanos al paseo de

¹⁰² Estas informaciones han sido extraídas de CARDONA HERRERO, Sergio y GÓMEZ CEBALLOS, Buenaventura: *Apuntes para una historia de Tetuán*. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, Junta Municipal del Distrito de Tetuán, 1982. Y en concreto de los capítulos II “La evolución de la población de Tetuán a lo largo del siglo XX”, y III “Los primeros años del siglo en la vida de Tetuán de las Victorias, 1900-1930”. Téngase en cuenta también la obra de JUÁREZ GALLEGU, Miguel: *Tetuán, ayer y hoy*. Madrid, Universidad Pontificia de Comillas, 1989, y la de DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA, Alicia y LÓPEZ MARSA, Flora: *Historia de Tetuán*. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, 1987.

¹⁰³ En 1919 la Compañía Urbanizadora Metropolitana, propietaria del Ferrocarril Metropolitano de Madrid, se hizo con unos terrenos situados entre la glorieta de Cuatro Caminos y la finca los Campos de Moncloa, con el tramo del Paseo de Ronda (actual Avenida de la Reina Victoria) como eje, justo en el borde exterior comprendido en el Plan Castro como límite del Ensanche noroccidental de la capital. La Compañía planificó una operación urbanística de claro carácter especulativo que consiguió del Ayuntamiento el permiso de sobrepasar las alturas máximas contempladas en las ordenanzas del Plan en parte del proyecto, debido a su situación limítrofe dentro de Madrid.

Ronda (el límite exterior del Ensanche) compró un lote de siete millones de pies cuadrados que iban desde la glorieta de Cuatro Caminos a la de Moncloa. La zona más próxima a Cuatro Caminos, que desde entonces pasó a llamarse Avenida de la Reina Victoria, se destinó a viviendas de pisos; el resto se urbanizó como zona residencial con hoteles y jardín. La urbanización comenzó en abril de 1920 y se terminó de forma fulminante en el mes de octubre del mismo año.

Prueba de esta situación es el desarrollo de los barrios de Cuatro Caminos y Bellas Vistas, ambos incluidos dentro del distrito de Tetuán. Desde mediados de siglo fueron presentándose en el Ayuntamiento las licencias de construcción en estos barrios formados en la encrucijada de Cuatro Caminos, de donde tomó el nombre: la carretera de Francia (Bravo Murillo desde 1875), el camino de los Aceiteros (sobre el que se levantaría más tarde la Avenida de Reina Victoria), el de Santa Engracia y el de los Artistas. Estas licencias de construcción fueron al principio escasas, como señala Martínez de Pisón, “su número es muy pequeño y se refiere a edificaciones construidas junto a la carretera de Francia, entre las cuales destaca, en 1863, la de una fábrica de papel pintado, con dos pisos y ático, y junto a ella, diez casas más provistas de jardín y corral. Las demás construcciones son de franco carácter rural, sin más principio de influencia urbana que el de su instalación sobre la carretera. Anterior a las citadas es un bloque de dos pisos levantado en 1855 y una casa más lujosa que las restantes construida en 1853. El número de edificaciones aumenta en 1864, construyéndose entonces en el espacio comprendido entre la ciudad y el término municipal de Chamartín, en donde se empieza a formar el barrio de Tetuán¹⁰⁴.

A partir de 1864, comenzaron a no ser extrañas las solicitudes de construcción de casas de dos y tres plantas. La casa proyectada en ese año junto a la carretera de Francia en el barrio de Bellas Vistas, propiedad de D. Mariano Porta, con planos firmados por el arquitecto José Núñez Cortés, se apartaba bastante de las casitas de características rurales que componían el por entonces escaso núcleo de población; este inmueble, por el contrario, de tres pisos y sólida construcción, se asemejaba bastante a las construcciones realizadas por esos años en el área inmediata del Ensanche. Los bajos se destinaron a un taller de herrería y a tres tiendas, dividiéndose los pisos superiores en

¹⁰⁴ MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo: “El Barrio de Cuatro Caminos”, en *Estudios Geográficos*, nº 25. Mayo de 1964.

varias viviendas. La inmensa mayoría de las casas que siguieron construyéndose fueron de una sola planta y con características semirrurales ya que casi todas contaban con un pequeño corral posterior para la cría de animales y algunas tenían incluso un pequeño huerto. Fueron frecuentes también las casas de dos pisos divididas en sendas viviendas para dos familias; sistema que debió ser utilizado por obreros que pagaban a medias el solar y los gastos de construcción con lo cual se abarataba el precio¹⁰⁵.

En 1888 el barrio de Cuatro Caminos tenía un total de 430 edificios poblados por 7.799 personas. De estos edificios, 300 eran de una sola planta, 79 de dos y 26 de tres o más, existiendo también un total de 25 barracas o chozas. Según los datos anteriores, correspondía una media de 18,14 habitantes por inmueble, lo que evidencia la existencia de bastantes casas de vecindad. Unos años más tarde, en 1905, la división administrativa efectuada en el barrio, quizá debido a su crecimiento, nos habla de un barrio de Bellas Vistas en el que número de edificios era de 595 que comprendían un total de 2.243 viviendas, la mayoría de las cuales se encontraban también en pisos bajos¹⁰⁶.

Vemos pues que Cuatro Caminos y Bellas Vistas se convierten en importante foco de asentamiento, sobre todo en la segunda y tercera década del siglo. Será entre 1910 y 1915 cuando Cuatro Caminos transforme también su interior:

“Entre estas fechas se amplía y reforma la calle de los Artistas, la de Almansa comienza a reformarse hacia 1915; la de Ticiano solicita en 1909 la instalación del alumbrado; la de Juan de Olías, por los mismos años, manifiesta su deseo de reformar sus edificios más antiguos y construir otros nuevos, y en la de Hernani, una de las más frecuentadas, se hacen

¹⁰⁵ La descripción de la tipología de viviendas de los barrios de Bellas Vistas y Cuatro Caminos puede encontrarse en DÍEZ DE BALDEÓN, Clementina: *Arquitectura y clases sociales en el Madrid del siglo XIX*. Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores, 1986. La autora analiza profusamente los diferentes tipos de vivienda obrera, aportando ejemplos concretos, y añadiendo gran cantidad de planos e imágenes para el mejor entendimiento de sus explicaciones.

¹⁰⁶ Instituto Geográfico y Estadístico. Nomenclator de 1888 y 1905. Datos recogidos en DÍEZ DE BALDEÓN, Clementina: *Arquitectura y clases sociales en el Madrid del siglo XIX*. Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores, 1986

obras de pavimentación y alumbrado y desde 1902 contó con la presencia de un pequeño teatro¹⁰⁷”.

4.1. La población del distrito de Tetuán a comienzos del siglo XX

Parece claro que el análisis de la población de Tetuán a lo largo del presente siglo puede proporcionarnos algunas de las claves más importantes para comprender el conjunto de su historia. Y parece claro, además, que uno de los más sobresalientes caracteres de esta evolución demográfica es, sin duda, el notable crecimiento que experimenta la población, y es que una de las notas que resultan centrales a la hora de entender este crecimiento es su dependencia de factores exógenos o exteriores. Nos encontramos así con unos fortísimos movimientos migratorios de los cuales Tetuán es importante receptor.

Llegados a este punto, sería interesante dejar a un lado la urbanización del distrito para analizar cómo eran aquellas gentes que poblaron este distrito del extrarradio madrileño. De toda esta población, la mayoría había llegado de fuera pues, como venía repitiéndose desde hacía años, era gente emigrante que se asentaba en el barrio a causa de su escaso poder económico. Hermoso de Mendoza describe a los vecinos de Tetuán de la siguiente manera: “francos, campechanos, noblotes, sin recovecos dentro de sus pechos, aunque un tanto tornadizos. La intensidad luminosa y la amplitud de nuestro horizonte los hace optimistas, alegres, confiados y, como tales, pocos amigos del ahorro. La escasez de precipitaciones los hace secos, musculares, fuertes, resistentes a las privaciones. La amplitud de las oscilaciones térmicas hácelos resistentes al calor y al frío, sufridos y fácilmente aclimatables a otros muchos países”. Son, según sigue diciendo, “angulosos, morenos, de estatura media, delgados y con las facciones tostadas por el sol”. Y más adelante indica que “la relación humana entre los vecinos de Tetuán era intensa, lo cual les hacía ser abiertos, hospitalarios y transigentes; su moral era natural, por lo que no se asustaban de nada. La mayor parte de la gente no hace mohín de desagrado y menos de asco por los casamientos civiles o simplemente naturales, que abundan extraordinariamente en nuestro pueblo; y aún muchos no ven en

¹⁰⁷ MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo: “El Barrio de Cuatro Caminos”, en *Estudios Geográficos*, nº 25. Mayo de 1964.

las ceremonias eclesiásticas o civiles más que detalles ornamentales y antieconómicos del matrimonio. Dicho está que dada la arreligiosidad y el estado económico de nuestros habitantes, mientras los matrimonios canónicos relativamente van disminuyendo, los matrimonios “ad naturam” crecen por momentos. La mujer madre soltera no encuentra aquí el vacío en otros pueblos religiosos de boca, pero no de corazón, ya que una gran parte de nuestros convecinos aciertan a separar las ideas de maternidad y de matrimonio con completa naturalidad¹⁰⁸”.

Ideológicamente predominaban las ideas izquierdistas, pues la gran mayoría de la población tetuanera era trabajadora y estaba, por tanto, más preocupada de cambiar su vida de penurias y sacrificios apoyando para ello a partidos que representaban un futuro de progreso, tales como el republicanismo, laicismo, socialismo, comunismo, sindicalismo, anarquismo, etc., que en conservar el presente, cosa que, sin embargo, la burguesía deseaba, pues no tenía intención alguna de que su mundo fuera diferente. Si en la zona de Chamartín, el núcleo del pueblo y la barriada de la Ciudad Lineal significaban el conservadurismo, el tradicionalismo y el clericalismo, en Tetuán, las ideas opuestas eran las que imperaban.

En cualquier caso, la vida cotidiana en Tetuán era difícil: los hombres marchaban temprano al trabajo, mientras la mujer aparecía en el mundo laboral de manera informal, con trabajos a domicilio o discontinuos, con el fin de allegar algunos recursos a las precarias economías familiares. De esta forma el trabajo de la mujer solía parecer bajo la denominación de sus labores, aunque muchas de ellas participaron del mundo laboral, además de dedicarse a su casa y sus hijos, y solamente aparecen en algunos casos como sirvientas, costureras, modistas y aprendizas.

El sábado era el día de paga; era entonces una imagen tradicional en el barrio la de las mujeres que se acercaban hasta la puerta del Metro a esperar a los maridos, quienes venían con el dinero que tanto necesitaban. Además, las tiendas de ultramarinos vendían al fiado toda la semana, pero al llegar el sábado esperaban cobrar sus deudas, pues si no no fiarían sus productos a la semana siguiente. La comida era muy poco variada; normalmente se reducía al cocido madrileño, legumbres y huevos, los cuales,

¹⁰⁸ HERMOSO DE MENDOZA, Antonio: *Monografía Geográfico-Histórica de Chamartín de la Rosa*. Madrid, 1929

para hacernos una idea, valían 30 céntimos la docena. En el matadero de la Bomba, la carne era más barata que en el resto del barrio. Los días de corrida, en la puerta de la plaza de toros se vendía la carne de las reses a precios módicos¹⁰⁹.

El nivel de paro era fuerte, y en 1925, por ejemplo, alcanzaba a dos tercios de la población de Cuatro Caminos; del tercio restante, la mayoría trabajaba como obreros, y un tanto por ciento mucho menor como empleados de comercio o sirvientes. La pequeña industria y los talleres artesanos eran tradicionales, pero en lo laboral apenas significaba nada en comparación con los trabajadores que iban a trabajar a Madrid. Los jornales eran muy bajos: en Cuatro Caminos en 1925 el más frecuente era de 5 pesetas, por cuya causa los niños comenzaban a trabajar a edades muy tempranas.

Las viviendas eran muy pequeñas; el número de habitaciones oscilaba entre tres y cinco. Martínez de Pisón los describe de esta manera: “La distribución en un edificio de la calle de Bravo Murillo de habitaciones e inquilinos por vivienda, desde la planta más alta a la más baja, es de esta forma: dos habitaciones para ocho personas, dos para nueve personas, tres para tres, cuatro para tres, cinco para tres y nueve para otras tres. El contraste, pues, entre la planta superior y la inferior es muy grande. En otra casa de la zona interior encontramos una vivienda con tres habitaciones y seis inquilinos, junto a otra de dos con cinco habitaciones, y otra más de igual número de habitaciones, albergando a seis personas. En otro lugar ocupan la planta baja de una casa tres viviendas de dos, de cinco y de cuatro habitaciones, donde viven, respectivamente, cuatro personas en la primera, otras cuatro en la segunda y tres en la tercera. En un grupo de doce viviendas, compuesto de treinta y dos habitaciones, habitaban sesenta y ocho personas. Estas proporciones se repiten con gran frecuencia, poniendo de relieve el hacinamiento de la población en casas generalmente de una o dos plantas¹¹⁰”.

Pero a pesar de las dificultades que los vecinos de Tetuán tenían que soportar gozaban de un excelente buen humor. Cuando llegaba un día festivo, que habitualmente eran pocos, ya que a veces, como en los comercios, se abría los domingos, dedicaban su tiempo a divertirse en aquellas distracciones que el barrio ofrecía, que tampoco eran

¹⁰⁹ Datos extraídos de DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA, Alicia y LÓPEZ MARSA, Flora: Historia de Tetuán. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, 1987

¹¹⁰ MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo: “El Barrio de Cuatro Caminos”, en *Estudios Geográficos*, nº 25. Mayo de 1964.

muchas. Como ya hemos dicho, la relación entre los convecinos era muy estrecha por lo que la principal forma de distraerse era la charla en animada tertulia. El sitio de reunión habitual de los hombres era la taberna, que además vendía comestibles y cumplía una doble función de tienda y bar. En Tetuán había una enorme cantidad de ellas. “Apenas se levantan dos o tres casas juntas, cuando surge como por encanto una expendeduría de vinos. Confesemos sinceramente que no hemos visto de más tabernáculos de Baco que este pueblo. Los sábados, días de cobro, y los días festivos son los días de menos ruido y concurrencia en estos sitios”, dice Hermoso de Mendoza.

En algunas tabernas se servían también comidas o asados especiales. Además de las tertulias, en los bares había una gran afición a los naipes; los juegos predilectos eran el tute, el mus y el julepe. También eran muy normales las partidas de dominó. El café que mejores condiciones ofrecía en 1929 era el que estaba situado en O'Donnell 42, frente a la plaza de toros; disponía de terraza, mesas de billar y salón para banquetes, bailes y espectáculos.

La diversión preferida por la juventud era el baile. En Tetuán existían varios y también en algunos locales de cines, del casino o en el bar “Las Victorias” se celebraban los bailes de Pascuas y de Carnavales. El cine era otra de las diversiones preferidas por los habitantes de Tetuán. El mejor era el Monumental Teatro-Cine que tenía 650 localidades y se inauguró en 1928, pero también había otros importantes como el Ezquerro, el Madrid o el de don Pío López.

Otra afición de los vecinos de Tetuán era la de los toros¹¹¹. El período de los años veinte fue para la plaza de toros de Tetuán el de mayor auge, cuando era su empresario Domingo González “Dominguín”. En 1924 hizo una gran obra, reformando las dos plantas del edificio que estaba adosado al coso taurino. En la planta baja se dispusieron el despacho de billetes, la oficina de la empresa y la enfermería. En la planta principal, dormitorios, cocina, capilla y un cuarto para el empresario. El

¹¹¹ BRAVO MORATA, Federico: *Historia de Madrid*, Nº 3 “Desde Alfonso XII a la Semana Trágica”. Madrid, 1985. En esta obra se lee lo siguiente: “Año este muy importante para el Madrid taurino, puesto que, aparte de los muchos festejos en la plaza de la calle Alcalá, se inaugura otro coso que será, durante años, como una antesala de eso tan importante que es torear en la capital. Efectivamente, el 11 de octubre de 1900 abre sus puertas la nueva plaza de toros de Tetuán, en la que tantos toreros se hicieron y tantos otros se deshicieron en el correr de los años”.

arquitecto fue don José Rameno Soriano. El aspecto que la plaza debería de ofrecer en aquella época no era en absoluto lujoso, sino muy al contrario; exceptuando la parte que sobresalía del coso, su apariencia debía de ser austera. El edificio adosado a la plaza era el que únicamente tenía mayor vistosidad. Su fachada era de ladrillo visto, siguiendo el estilo neomudéjar, muy de acuerdo con la mayoría de las plazas españolas. Dominguín dio gran brillantez a la plaza, pues presentó en ella a grandes figuras del toreo, como Manolo Bienvenida, Cagancho, Antonio Márquez, Domingo Ortega y Cayetano Ordoñez (Niño de la Palma), y también a mejicanos como los Armillita, el Soldado y Silverio Pérez.

Los días de toros se vivían en Tetuán como una fiesta; la gente se amontonaba en torno a la plaza para ver la entrada y la salida de los toreros. Delante de la plaza, y por la calle de O'Donnell, se vendían bocadillos y se disponían parrillas donde se asaban chuletas. La gente se sentaba alegremente a comer mientras contemplaba el espectáculo.

Además de corridas de toros, se celebraba buen número de novilladas, unas tres o cuatro al mes. En 1928 se dieron cuarenta novilladas de abril a octubre, lo que nos da idea de la enorme afición que por la fiesta había en Tetuán. También se seguían celebrando las famosas becerradas o charlotadas, que gustaban mucho al público infantil. Durante estos años, la plaza se utilizaba además como escenario de los más diversos espectáculos: baile flamenco, veladas de boxeo, funciones de teatro por la compañía Apolo...

Junto a ello cabe decir que entre la población de Tetuán el asociacionismo estaba muy extendido. Entre las asociaciones recreativas de más importancia estaba el Casino de Tetuán, que se había fundado a primeros de siglo y en los años veinte tenía 150 asociados que pagaban una cuota mensual de 3 pesetas. En 1928 se fundó el Club Tetuán, con 70 socios y una cuota mensual de 5 pesetas. Existía también una asociación de jóvenes aficionados al teatro que se reunían en el bar “Las Victorias”. También había asociaciones de todo tipo, como la sociedad cultural Defensa y Cultura del barrio de Los Pinos, fundada en 1923; benéficas como la Cruz Roja de Chamartín de la Rosa; Comerciales, como la Defensa Comercial, importante asociación de comerciantes con sede en la calle de Martín. También existían la Cámara de la propiedad Urbana de Chamartín de la Rosa y la agrupación Luz y Progreso, fundada en 1928, que se dedicaba

a estudios psicológicos. Entre las asociaciones políticas era muy importante por la labor que realizaba la Casa del Pueblo, situada en la calle de Garibaldi.

4.2. Educación en el distrito de Tetuán

Una cuestión de gran importancia es, sin duda, el nivel educativo de los habitantes de la barriada de Tetuán. No existe ningún estudio concreto de datos al respecto, sin embargo, todo hace pensar que el porcentaje de analfabetos sería muy importante y, en el mejor de los casos, el resto sólo estaría en posesión de estudios muy elementales. Antonio Hermoso de Mendoza, después de hablar de la situación general de la cultura, deteniéndose en consideraciones acerca de las causas de una situación tan deplorable, afirma que “no hay, pues, que achacar exclusivamente a los Ayuntamientos el estado de atraso colectivo y cultural de nuestros habitantes, sino principalmente al fatalismo de la especial constitución del pueblo. La mayoría de nuestra masa de población es analfabeta; entre los analfabetos hay muchos que no entienden lo que leen, y es general una inapetencia espiritual que se traduce en la no existencia de bibliotecas, de comercios de libros, objetos de escritorio y papelerías, de raquitismo en la prensa local y de carencia de centros recreativo-culturales... La cifra de un 90 por 100 de analfabetos que en un periódico daba para los quintos del 27, es notoriamente exagerada, tratándose de la masa de población en general que quizá no pase mucho de un 50 por 100... El número de estudiantes de bachiller es corto, y los estudios los cursan, generalmente, como libres o colegiados, sufriendo los exámenes, generalmente en el Instituto del Cardenal Cisneros, de Madrid. Mucho más escaso es todavía el número de estudiantes de carreras facultativas y superiores, dada la índole de nuestra población.”¹¹²

En definitiva, como concluye Hermoso de Mendoza, esta lamentable situación es consecuencia de la propia naturaleza de la barriada de Tetuán de las Victorias. En cualquier caso, no sería justo olvidar el papel eminentemente educativo de organizaciones que, en principio, nada tenían que ver con la enseñanza. Es el caso de algunos centros religiosos o políticos que realizaron una extraordinaria labor alfabetizadora.

¹¹² HERMOSO DE MENDOZA, Antonio: *Monografía Geográfico-Histórica de Chamartín de la Rosa*. Madrid, 1929

Y es que claramente el nivel cultural del barrio de Tetuán era en aquellos momentos bajo. Los niños tenían que incorporarse al trabajo a edades muy tempranas, y ello impedía su formación. Además existían deficiencias en cuanto a escuelas públicas puesto que en Tetuán hubo sólo dos hasta 1927. A partir de este año, la situación mejoró al crearse varias, una en la calle de Cervantes, otra en Marqués de Viana, otra en la calle de Pablo Iglesias y otra en la calle de Vascones. Pero en Tetuán la escuela por excelencia fue la de Artes y Oficios. Se creó en 1925, y estaba enclavada en la calle de los Castillejos, en el n.º 8. Esta escuela encajaba muy bien en la idiosincrasia del barrio, pues las enseñanzas que se impartían eran de índole práctica. Se admitía a los mayores de doce años que supieran leer y escribir, y la matrícula era muy barata. El plan de enseñanza comprendía las siguientes materias: aritmética, geometría, gramática, ortografía, redacción de documentos, dibujo, pintura y escultura. El curso comenzaba en octubre y finalizaba en mayo; como fin de curso, en el mes de junio se hacía una exposición de los trabajos escolares.

También había escuelas privadas como la de la Ventilla, fundado por la Guardia de Honor, la de los Caballeros del Pilar. La Casa del Pueblo y el Centro Maurisía tenían también escuelas. Por último, mencionaremos los talleres del cuartel de la Remonta, donde se impartían enseñanzas de guarnicionería, zapatería y sastrería para los soldados y contaba con una escuela para analfabetos.

La Congregación de los Caballeros del Pilar se fundó en 1924 y dedicaba sus actividades a obras de beneficencia. De entre sus obras la más popular fue la llamada “Gota de Leche”. Tenía su domicilio en la calle de Nuestra Señora del Pilar, y en ella se suministraba leche a unos setenta niños. Contaba también con escuelas, dispensario y comedores sólo para niños, que estaban abiertos de diciembre a abril y en los que servían 300 raciones en los días ordinarios y 500 en los extraordinarios.

Esta misma congregación fue la que en 1926 promocionó la construcción de una nueva iglesia y recogió los donativos para su construcción. Uno de estos donativos tuvo un origen curioso: Alfonso XIII envió 1.000 pesetas con una carta anónima a don Carlos Mendoza. La carta decía así:

“Madrid, 16 de marzo de 1926. Sr. don Carlos Mendoza. Amigo don Carlos: aún cuando no tenga usted el gusto de conocerme, le llamo amigo, porque sino, no sé como empezar; pero como no me conoce, no le diré nombre, porque ¿para qué?, para que se quede con la boca abierta pensando: ¿Quién será este... Fulanito? Por eso le escribo con seudo... Pues, amigo don Carlos, yo sí le conozco a usted, aunque sólo de oídas, porque tengo un primo que vive en Tetuán de las Victorias, y al tal primo no se le va el don Carlos de la boca (es un decir): que si don Carlos va a hacerles alcantarillas (con perdón), que si puentes, que si escuelas, que si una catedral mayor que San Cayetano (para mí, la mejor iglesia del mundo es San Cayetano)...; en fin, la mar; que, según mi primo, si a don Carlos le dan medios va a poner a Tetuán como las propias rosas, como la calle de Lavapiés, como si dijéramos, y ¡cuidado si es decir!, pero para esto dice mi primo que necesita usted que le ayuden los que pueden, y yo, aunque puedo poco, me perezco por los hombres emprendedores y buenos, y me dije, digo: A ese don Carlos le ayudo yo, y esas mil pésetas que tenía guardadas para la próxima temporada de toros se las envié, que pa mí que con mil pesetas algo se puede hacer, y si las luce ya veré de repetir la suerte a medida que la afición y el ahorro lo consientan. Por supuesto, que prefiero que mis pesetas vayan para la iglesia o las escuelas, pues lo de las alcantarillas y demás zarandajas me parecen municipalerías, y yo soy muy respetuoso con la Autonomía municipal. Con que, don Carlos, abur, y hasta otra. Un golfo de Lavapiés¹¹³”

El proyecto de la iglesia lo firmaron los arquitectos Miguel Duran y Castro Fernández Shaw. La planta de la iglesia era de tres naves y su estilo el mudéjar toledano. Su emplazamiento sería la calle de Nuestra Señora del Pilar. En el proyecto se estudiaba además de la iglesia, un conjunto de edificaciones, de las cuales, el templo era sin duda el edificio principal; se proyectaron también un grupo escolar, una torre campanario y la vivienda del párroco. Según la memoria del proyecto, la iglesia se construiría con hormigón armado y fábrica de ladrillo recocho con mortero de cemento. La cubierta sería de teja árabe y el pavimento de la iglesia de madera y mármol.

¹¹³ MORALES PARRA, Félix: *Tetuán de las Victorias*. Madrid, Gráficas Onofre Alonso, 1960.

4.3. Saneamiento en el distrito de Tetuán

Otra de las notas que tienen un gran interés para hacerse una idea exacta de la situación de Tetuán durante el primer tercio del siglo, es sin duda el abastecimiento de agua y el saneamiento de la zona. Por lo que al abastecimiento se refiere, tres son las redes generales de alimentación de Tetuán: a) Canal de Isabel II, b) Hidráulica Santillana y c) los viajes antiguos. No hace falta decir, pues, que ese abastecimiento era bastante precario, toda vez que la mayor parte del mismo corría a cargo de los viajes¹¹⁴.

El saneamiento se realizaba, fundamentalmente, mediante pozos negros, y las aguas residuales eran vertidas al arroyo Abroñigal. La precariedad de estos sistemas es evidente.

En Tetuán, aún cuando la traída del Lozoya databa de 1891, en 1906 el periódico ABC se hacía eco del grave problema que vivía el barrio diciendo: “Las escasas fuentes que en los Cuatro Caminos existen sólo dan agua desde las seis de la mañana hasta las ocho de la noche, y más que otra cosa son fuentes de desavenencias y escándalo....” y añadía: “Todos los concejales que han representado al barrio en el Municipio han ofrecido el oro y el moro antes de las elecciones, pero después ¡oh triste decepción!... ahí están las polvorientas calles, la falta de limpieza de los pozos negros y las últimas intoxicaciones lácteas, clamando contra los olvidadizos ediles¹¹⁵”.

Y es que la situación sanitaria de Tetuán venía siendo muy deficiente desde el siglo anterior. La higiene brillaba por su ausencia, y entre los restos de basuras que se dejaban por las calles, la falta de pozos negros y de alcantarillas, y el mercado en la calle resultaba que el barrio era un constante foco de infección. De muy poco o de nada servían las denuncias que se hacían desde la prensa sobre el hecho, aún cuando reflejaban la situación con toda crudeza, como a finales de 1929, cuando el *Eco de Chamartín* decía así: “El escaso número de fuentes que corresponden a diez litros por

¹¹⁴ La Hidráulica Santillana abastecía a esta zona mediante un canal que desde Colmenar Viejo llegaba a Madrid por la carretera de Francia hasta una arqueta situada al norte del Hipódromo. Los “viajes”, propiedad del Ayuntamiento, eran galerías excavadas en las zonas altas: Fuencarral y Chamartín. El hecho de ser aguas filtradas suponía en muchos casos que eran contaminadas por los numerosos pozos negros existentes.

¹¹⁵ ABC, 14 de agosto de 1906. Citado en DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA, Alicia y LÓPEZ MARSA, Flora: *Historia de Tetuán*. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, 1987

habitante, el encharcamiento de las aguas sucias mezcladas con otras..., el sistema de pozos negros que tiene, sin alcantarillas que alejen estas materias ni las aguas de lluvia que, por faltarles salida, se recogen contra los muros de las viviendas minando los cimientos [...] originando humedades en viviendas que por sí no deberían habitarse y [...] un porcentaje de reumáticos considerable aparte de las enfermedades contagiosas...¹¹⁶”

A veces el hecho era tratado con sarcasmo, pues se sabía que las autoridades hacían oídos sordos a las lamentaciones. El *Heraldo de Chamartín* publicaba en octubre de 1930 un artículo lleno de intención: “Dentro de breves días tendrá lugar en esta Villa una exposición libre; dicha exposición es de basuras de todas clases; ya se están haciendo los preparativos como fácilmente puede observarse, en explanadas, esquinas de las calles, y en el centro de la mismas, donde se están aglomerando; las autoridades dan toda clase de facilidades al público para que deposite las basuras en cualquier punto que les convenga, con objeto de dar un aspecto más bonito a la exposición [...] También, y por los síntomas que vemos, se va a llevar a cabo otra exposición que ha de ser más interesante que la anterior; se trata de la exhibición por la vía pública de aguas sucias, incluso las fecales; con tal motivo. Puede verse cómo éstas discurren por muchísimas calles, en particular la de Marqués de Viana y sus adyacentes; con tal motivo, los pozos negros están que rebosan (de alegría) y su alborozo es ya por todo el vecindario conocido [...]”¹¹⁷.

Con este panorama tan desolador, el aspecto sanitario de Tetuán era muy poco halagüeño, las enfermedades cundían rápidamente, y la mortalidad infantil era grande. Las principales enfermedades que se padecían en Tetuán se debían al permanente foco de infección en que sus vecinos vivían. Las más comunes eran pulmonías, reumas musculares y articulares, artritis, diarreas, disenterías y, en casos, aislados tifus y viruela. El Ayuntamiento prestaba servicio médico en la casa de socorro, pero la mayoría de los habitantes de Tetuán preferían pagar una cuota mensual y tener un servicio médico a modo de sociedad o igualatorio.

¹¹⁶ Semanario *Eco de Chamartín*. 17 de noviembre de 1929.

¹¹⁷ *Heraldo de Chamartín*. 20 de octubre de 1930

Los problemas en cuanto a salubridad e higiene eran tantos que el diario local *Cuatro Caminos* decía en octubre de 1918: “La infección continua e increíble de varias enfermedades, que en dicha barriada adquieren fácil desarrollo, parece ser la causa las aguas podridas de pequeños cauces que se forman en las calles sin empedrar, y cuya fermentación hace insalubre el aire que junto a ellos se respira. Madrid, señores concejales, nunca se saneará mientras permanezcan las afueras abandonadas, pues los aires que soplan de un a otro extremo no huelen a tomillo ni romero [...]”¹¹⁸

Para la asistencia sanitaria, a principios del siglo XX, se construyó el hospital de San Francisco de Paula para jornaleros, por iniciativa de doña Dolores Romero, al cual se conocerá popularmente como hospital Obrero. Era una obra magnífica de los arquitectos Palacios y Otamendi, que además de venir a resolver el problema sanitario existente, proporcionó gran número de puestos de trabajo mientras duró su construcción. El hospital de San José y Santa Adela, situado en el paseo de Ronda, fue impulsado por deseo de doña Adela de Balboa y Gómez, la cual se proponía atender gratuitamente a criados y criadas de servir de la Corte que padecieran enfermedades contagiosas y las enfermedades propias de la mujer. Las obras se terminaron en 1908; los arquitectos fueron primero Marañen y posteriormente don Daniel Zabala y Álvarez. En 1918 se hizo cargo de la dirección del centro el Patronato de la Cruz Roja y se creó la Escuela Modelo de Enfermeras.

Este hospital fue protegido directamente por la Reina, la cual lo visitaba casi a diario para ver a sus enfermos; la presencia de la Reina en Cuatro Caminos se hizo pues, habitual para el barrio, sobre todo cuando con motivo de la guerra de África fueron muchos los soldados acogidos en la institución. El telegrama del Riff de Melilla publicó un artículo titulado “Aires de Madrid en San José y Santa Adela” y firmado por Mendiluce que decía así: “Casi todos los días, a primera hora vespertina, se para a las puertas del hospital que en Cuatro Caminos tiene la Cruz Roja, un automóvil de palacio y de él desciende la Reina Victoria. Va a pasar unas horas con los enfermos y heridos de la guerra y también con los acogidos de ambos sexos que constituyen la habitual clientela del benéfico establecimiento en la normalidad [...]”¹¹⁹

¹¹⁸ *Cuatro Caminos*, 1 de octubre de 1918

¹¹⁹ MARTÍNEZ PALAZÓN, Juan: *Reina Victoria*. Madrid, Espasa – Calpe.

En 1925 se inauguró un monumento a la duquesa de la Victoria, por sus servicios a los soldados de la guerra de África. A ambos lados de la placa conmemorativa están representados el ejército peninsular, el del tercio y las tropas indígenas.

4.4. Comercio en el distrito de Tetuán

Algo que es consustancial a Tetuán era la actividad comercial. Una actividad comercial que era la manifestación más importante de la actividad económica: “Abundan extraordinariamente las tiendas de ultramarinos y los despachos de vino, así como los establecimientos mixtos de ultramarinos y bebidas. Relativamente hay más despachos de estos géneros que en la capital de España. Sólo el gremio de los vinos paga de arbitrios más de doscientas mil pesetas... Los mejores comercios y el mayor número de transacciones comerciales radican en la calle O'Donnell (actual Bravo Murillo), vía comercial de gran importancia y que tiene la virtud en ocasiones de solicitar el público de Cuatro Caminos¹²⁰”

El comercio de Tetuán hizo su aparición desde el comienzo de la formación del distrito. La calle de Bravo Murillo y la propia plaza de Cuatro Caminos eran los lugares donde la venta callejera proliferó. Hacia 1900 el comercio era todavía de este tipo, con un carácter eventual que muchas veces no llegaba a satisfacer las necesidades del barrio.

La venta callejera en la segunda década del siglo se desarrolló en Madrid de forma notable. Se vendía en la plaza de Lavapiés, detrás del Tribunal de Cuentas, en la calle de Santa Isabel, en la de Calatrava, en la de Toledo, en la Corredera Alta, en la calle de las Tres Cruces, en la de la Ruda y, naturalmente, en Cuatro Caminos. En estos mercadillos se vendía de todo como si de un auténtico zoco se tratase. En 1917 Fernando Luque los describe con una gracia y autenticidad incomparables:

“Al pronto supuse que, con motivo de la verbena de la Paloma, el Centro de Hijos de Madrid, siempre retrospectivo, habría organizado la fiel

¹²⁰ HERMOSO DE MENDOZA, Antonio: *Monografía Geográfico-Histórica de Chamartín de la Rosa*. Madrid, 1929

reproducción de un zoco árabe, tal que los habidos en esta villa cuando, bajo el yugo sarraceno, se llamaba Majerit. Porque no me cabía ni en la cabeza ni en la curcubitácea que aquello fuese una calle de una capital europea colonizadora de Marruecos. Pero, desgraciadamente, me tuve que convencer de esto último. Y hasta llegué a adquirir la idea de que un auténtico zoco de la propia Mauritania resulta una avenida de Versalles en parangón con estos mercados callejeros de esta impropia corte. Cada vendedor, desde su puesto respectivo, mete más escándalo que las cataratas del Niágara, y con el cuerpo inclinado sobre el género, la cara roja, los ojos saltones, la cabeza desgredada y el grito pelado, lanza sobre el público su pregón como si lanzase insultos:

— ¡A quince el kilo! ¡A quince el kilo de patatas! ¡Que liquido! ¡Que liquido!

Y parece que dice:

— ¡Acércate, canalla! ¡Ven acá ladrón! ¡Que te voy a tirar una pesa!

Así como otros, en particular verduleras jóvenes, tuercen los ojos y la boca para soltar una especie de ¡ ¡ Ay, que me matan...!!, que viene a ser un ¡ ¡Al buen albulo...!!

En las aceras, el estado de sitio no es absoluto, pero sí parcial. Cuando no es un cajón de calamares que sobresale de una pescadería, es un saco de patatas, un tostador de café, el taburete de un vendedor con vendedor y todo, o cinco duros en calderilla extendidos sobre un pañuelo, ante el que acecha una cambiante.

En vista de esta obstrucción implacable, y volviendo a mi odisea, me resigné a los martirios de que no podía librarme: aspiré hasta el desmayo el aroma sensual de los tomates y de los fréjoles, sentí en mis costados el roce halagador de ochocientos capachos, otras tantas redes con vituallas y no menos de codos de cocinera jamona. Y soporté el asedio de una escuadrilla de mujeres, en traje de corto, que se empeñó en llenarme los bolsillos de cebollas. Pero ¿es que yo tengo cara de pinche? Al fin salí a la

calle de Calatrava; mas, ¡ay!, que la de Toledo estaba lo mismo. Desequilibrado ya, tomé la de la Ruda, y... ¿para qué esforzarme en balde? ¡Sólo la pluma de Nietsche pudiera describirla! En ella, a todas las molestias descritas se une la agravante de los toldos, que coartan el libre albedrío a los olores de los pescados y de las verduras, y la actuación de unas vendedoras enantes, que arrastran sin cesar unos cajones por entre los pies de los transeúntes, a modo de radicales callicidas. Cuando le dicen a uno «¡Ahí va, pollo!, ya le han fracturado un tobillo¹²¹».

En 1918 desaparecieron los puestos callejeros en Bravo Murillo, en el tramo desde la calle de Almansa a la de San Raimundo. El motivo fue que el Ayuntamiento dictó la orden de que los establecimientos no podrían abrir los domingos. Los comerciantes se quejaron entonces a las autoridades pidiendo que a cambio desapareciera la venta ambulante. En 1920 predominaban ya los establecimientos fijos. Eran éstos de un carácter modesto, pues como apunta la Estadística del Trabajo de 1920 del Ayuntamiento de Madrid, en los distritos del norte los comercios, que en mayor número aparecen eran “vinos, comestibles, lecherías, carbonerías, panaderías, carnicerías y cacharrerías, y como industrias, las del calzado, carpintería, casas de comidas y huéspedes, cerrajerías, ebanisterías, del estaño, hojalatería, modistas planchadoras, sastrerías, tahonas, zapaterías de viejo, merenderos y alquiler de coches”. Como vemos no aparece ninguno de lujo ni de carácter superfluo.

Entre 1915 y 1930 se abrieron gran número de comercios, tantos que son los años en que se piden más licencias de apertura de establecimiento de toda la historia de Cuatro Caminos, lo que convierte a la zona en un centro comercial satélite, como otros que también aparecen en la periferia madrileña. Predominaban los establecimientos dedicados a comestibles y tabernas, de tal manera que Martínez de Pisón apunta que en 1917, el 36 por ciento de los comercios se dedicaban a la venta de comestibles, y los bares y tabernas ascendían a un 26 por ciento del total. A medida que avanza el siglo la población de Cuatro Caminos, que en 1900 se dedicaba casi completamente al trabajo de jornalero, irá dedicándose paulatinamente al comercio hasta llegar a 1960 cuando la población activa de Cuatro Caminos dedicada al comercio era un tercio de su población.

¹²¹ LUQUE, Fernando “Los zocos de Magerit en el siglo XX”. En *Blanco y Negro*, 2 de septiembre de 1917. Madrid.

Todo parece indicar, pues, que la vida económica de esta barriada giró en este período que nos ocupa en torno a un comercio, en su mayor parte minorista y del ramo de la alimentación, que estaba orientado, además del propio consumo, hacia Madrid. Por lo demás, cualquier otro tipo de actividad económica tiene apenas importancia. No son destacables ni la ganadería mucho menos la agricultura y, por lo que se refiere a la industria “nuestra industria reviste el carácter de industria en pequeño, industria de detalle, doméstica o desmenuado. Sin una fábrica que eleve al espacio su airada chimenea, Chamartín de la Rosa, a la puerta de Madrid, ofrece marcado contraste con cualesquiera de los pueblos de los alrededores de la Ciudad Condal, tan repletos de fábricas en grande. Tan pequeña se desarrolla nuestra industria, que la mayoría de ella no otro que oficios más o menos industriales¹²²”

4.5. Comunicación y transportes en el distrito de Tetuán

Los medios de comunicación de Tetuán con la capital, al final del primer tercio del siglo XX, podríamos definirlos como buenos. En 1929 la carretera de Francia tomaba el nombre de Bravo Murillo en su primer tramo, desde la glorieta de Quevedo a Tetuán; desde aquí al hotel del Negro, situado en la plaza de Castilla llevaba el de la calle de O'Donnell y desde ahí a la Ventilla el de avenida de Alfonso XIII. Esta vía sigue siendo hoy la arteria más importante tanto para Cuatro Caminos como para Tetuán, y además ya en estos años presentaba mejor aspecto al estar pavimentada y no tener ya los típicos barrizales que durante años la caracterizaron.

Como medios de comunicación con Madrid existían la línea férrea Cuatro Caminos-Ventas, el tranvía y el Metropolitano. La línea férrea Cuatro Caminos-Ventas cruzaba el término por la calle de O'Donnell, para salir a la calle de Arturo Soria. En esta línea se realizaban dos servicios, uno corto, cuyo recorrido era Cuatro Caminos-Tetuán, y otro largo, que hacía el trayecto Cuatro Caminos-Ciudad Lineal-Ventas y Cuatro Caminos-Fuencarral. La Compañía de Tranvías de Madrid llegaba también hasta

¹²² HERMOSO DE MENDOZA, Antonio: *Monografía Geográfico-Histórica de Chamartín de la Rosa*. Madrid, 1929

la estación de Tetuán, utilizando las mismas vías del ferrocarril por un acuerdo establecido entre la C.M.U. y la compañía de tranvías.

Pero, sin duda, el gran acontecimiento en cuanto a los transportes se refiere, se remonta a 1919, cuando Tetuán refuerza su papel de nudo de comunicaciones con un suceso de gran importancia: la inauguración de la primera línea del Metropolitano madrileño. Este hecho fue de gran valor para el barrio, pues le acercaba al centro de la ciudad y significaba para Madrid el paso definitivo de Corte a metrópoli, al igual que París o Londres. El proyecto era totalmente autóctono, un alarde de ingeniería española, a cargo del cual estaba Miguel de Otamendi. La inauguración se efectuó el día 17 de octubre de 1919. Toda la prensa madrileña se hizo eco del suceso. El periódico ABC lo describió así:

“Con la inauguración de la Línea Norte-Sur del Metropolitano, inaugurada ayer con toda solemnidad por S.M. el Rey, la Ingeniería española ha añadido un nuevo timbre de gloria a su noble ejecutoria de trabajo. En efecto, en mayo de 1914, el ilustre ingeniero don Miguel Otamendi, iniciador de esta formidable obra, que justamente ha merecido los aplausos de la opinión, solicitó del ministerio de Fomento la concesión del ferrocarril Metropolitano que fue otorgada en 12 de enero de 1917. Desde esta fecha, y al calor de un creciente entusiasmo por parte de los elementos directivos y económicos, dieron comienzo las obras que tan feliz coronación han obtenido en la tarde de ayer con la inauguración de la línea, que consta de ocho estaciones en el trayecto comprendido entre la Puerta del Sol y la glorieta de los Cuatro Caminos. La línea es de doble vía, de 1,445 metros de anchura, y el túnel tiene amplias dimensiones para que circulen amplios coches de 2,40 metros de anchura, con toma de corriente eléctrica por pantógrafo e hilo eléctrico. Las bóvedas de las estaciones van recubiertas de azulejo blanco biselado y sus estribos están decorados por grandes recuadros, acusados por una ancha faja de azulejos sevillanos. El túnel, las estaciones y los vestíbulos están constantemente iluminados durante las horas de servicio, habiéndose instalado por cada lado del túnel una fila de lámparas de 16 bujías, espaciadas entre sí 25 metros, y en cada estación se han dispuesto dos filas de nueve luces de cien bujías cada una, siendo el sistema de señales de

seguridad consistente en dividir la línea en secciones, y en cada una de ellas colocar una señal que presenta la luz blanca, indicadora de la vía libre, y cuando esto no sucede, ofrece una luz roja, sumando en total 37 señales en toda la línea. Es, por tanto, imposible por este método de señales que un tren alcance a otro estando, por lo tanto, descartados los accidentes. Además, todas las estaciones tienen dos teléfonos. El material móvil consiste en 11 coches motores y 10 remolques; los coches tienen 12,65 metros de longitud por 2,40 de ancho, y su altura es de 3,30 metros, y el coche motor lleva dos motores de 175 caballos de fuerza cada uno. Los coches, que son metálicos y, por lo tanto, incombustibles, llevan 24 asientos y en sus tres plataformas y pasillos pueden ir hasta 76 personas; van pintados exteriormente de rojo vivo y en su interior de blanco, componiéndose los trenes, por ahora, de un coche motor y remolque, como máximo, que podrán transportar hasta 200 personas. La instalación se ha previsto para llegar a formar trenes de cinco unidades, capaces para 500 viajeros”.

Y continuaba diciendo: “Desde mucho antes de las tres y media de la tarde, hora marcada para la inauguración, hallábanse congregados en la estación central de la línea, establecida en los Cuatro Caminos, numerosos invitados. Las autoridades civiles y militares tenían también lucida representación, pues allí se encontraban el Gobernador Civil y el Alcalde, señores Cavestany y Garrido Juaristi, respectivamente; el presidente de la Diputación provincial, Sr. Maturana; el director de Seguridad, Sr. Torres Almunia; el inspector general de Seguridad; el capitán general de Madrid, general Aguilera; el general gobernador de la plaza, comisiones de la Diputación y del Ayuntamiento, y distinguidas personalidades (...) y los representantes literarios y artísticos de la Prensa diaria y gráfica de Madrid. En el andén hallábase el obispo de Madrid-Alcalá, doctor Meló, acompañado por el maestro de ceremonias de la Catedral, Sr. Olmedo, y el clero de la parroquia de los Angeles con cruz alzada. Minutos después de las tres y media llegó a la glorieta de los Cuatro Caminos, cuyas casas aparecían engalanadas con colgaduras, S.M. el Rey, al que acompañaban Su Alteza la infanta Doña Isabel con su dama de compañía, la señorita Margot de Bertrán de Lis; D. Carlos y D. Fernando, la duquesa de Talavera y el marqués de Torrecilla, siendo objeto el Monarca de efusivas demostraciones de afecto por parte de la muchedumbre congregada en aquel punto. El Monarca fue recibido en la estación por los ministros de

Fomento, Instrucción Pública y Abastecimientos; por los ingenieros Sres. Otamendi (D. Miguel, D. José María, D. Julián y D. Joaquín), Ocharán, Brockman, Valentí y Mendoza; por las autoridades civiles y militares y demás representaciones concurrentes al acto. Tan pronto como llegó S.M. el Rey, el obispo de Madrid-Alcalá, revestido de pontifical, otorgó su bendición, primero a la línea y después al tren Real, que había de inaugurar el servicio. El momento fue de una intensa emoción, prorrumpiendo los asistentes en entusiastas vivas al Rey y a España.”

Más adelante indica: “Terminada la ceremonia de la bendición, el Rey y demás miembros de la Real Familia, seguidos de su séquito, y llevando como asesor al ingeniero autor del proyecto, D. Miguel Otamendi, ocuparon el coche tractor del tren Real, que se componía de dos unidades. De la conducción del tren, en este primer viaje, fue encargado el ingeniero montador de los coches, Sr. Zapata. En el segundo coche ocuparon plaza las personalidades invitadas al acto y los representantes de la Prensa. A las cuatro menos veinte de la tarde se dio la señal de partida al tren, siendo el momento de una gran emoción. En el departamento de los invitados se hacen entusiastas comentarios de elogio a la gran obra de la ingeniería española; el veterano periodista y notabilísimo escritor D. Rufino Blanco, cronómetro en mano, se dispone a contar los minutos empleados en cada uno de los trayectos comprendidos entre las ocho estaciones de la línea. En el primer trayecto, o sea, entre Cuatro Caminos a la estación de Ríos Rosas, invirtió el tren cuarenta segundos. En esta estación se destacaban de entre los invitados un núcleo de señoritas bellísimas, tocadas con mantilla blanca, que ofrendaron hermosos ramos al Rey y a la infanta Doña Isabel. Hay un minuto de parada y el convoy continúa su marcha para llegar a la iglesia de Chamberí en un minuto cuarenta y cinco segundos. El Rey, aclamado constantemente por el público, recorrió la estación, informándole minuciosamente de los detalles de las instalaciones el Sr. Otamendi. Desde la estación a la plaza antigua de Chamberí se invirtió en el recorrido cincuenta y tres segundos; de este punto a la glorieta de Bilbao, cuarenta y cinco segundos; de aquí a la estación de Tribunal de Cuentas, un minuto y treinta segundos; a la Red de San Luis, un minuto y veinticinco segundos, y, por último, a la Puerta del Sol, cincuenta segundos. Llegado el tren a la estación de la Puerta del Sol, S.M. el Rey y su acompañamiento se dirigieron al rellano de la escalera, donde se verificó el descubrimiento del escudo en bronce de Madrid y debajo una lápida, en mármol blanco, con la siguiente inscripción: «SS. MM. los Reyes D. Alfonso XIII y Doña Victoria

Eugenia inauguraron la línea de Cuatro Caminos-Puerta del Sol el día 17 de octubre de 1919». Otra vez se repitieron las ovaciones y los vítores al Rey y a España, percibiéndose desde el interior de la estación el clamoreo de la muchedumbre que, congregada en la Puerta del Sol, pugnaba por asociarse al homenaje de cariño que se tributaba al Monarca. A las cuatro y catorce minutos se emprendió el regreso a los Cuatro Caminos, invirtiendo el tren en el recorrido, que se hizo sin paradas, siete minutos cincuenta y seis segundos. La sensación experimentada, tanto por el Rey como por los demás invitados, fue de una perfecta tranquilidad ante las condiciones de solidez y de seguridad que ofrece en todos sus detalles la gran obra. Terminado el viaje inaugural, el Monarca, que, como hemos dejado expresado, visitó cada una de las estaciones del trayecto, dedicó efusivos elogios a los señores De Otamendi, así como a cuantos elementos han contribuido con su concurso a la realización de este hermoso proyecto, deteniéndose breves momentos en el buffet instalado en el andén derecho de la estación de Cuatro Caminos, donde se obsequió con un espléndido lunch a las personalidades y autoridades concurrentes a la ceremonia. Al salir el Rey fue despedido con entusiásticas manifestaciones de entusiasmo. Después de la inauguración oficial se hizo un nuevo viaje desde Cuatro Caminos a Puerta del Sol en el que invirtió el tren diez minutos, incluyendo el tiempo invertido de las estaciones del trayecto”

El reportaje concluye diciendo: “Como hemos dejado apuntado, esta hermosa obra viene a resolver un importante problema, cual es el de las rápidas comunicaciones en una capital que, como la de Madrid, por su creciente densidad de población, tiende de día en día a ensancharse. Merecen, pues, plácemes los elementos directores de este proyecto, por su implantación y sólo nos resta unir a los plácemes que ya tienen recibidos el nuestro, efusivo y cordial por la actividad, el celo y entusiasmo desplegados en esta obra, que coloca a Madrid a la altura de las más cosmopolitas y adelantadas ciudades europeas.”¹²³”

Sería a finales de ese mismo mes cuando la línea de metro se inaugurase para el resto del público, expediéndose los billetes de primera y segunda clase al precio de 0,30 pesetas ida y vuelta en primera, 0,15 en segunda para un solo viaje y 0,20 pesetas en segunda, ida y vuelta . A pesar de la importancia de esta obra de ingeniería, no todo el

¹²³ ABC, 18 de octubre de 1919

mundo estaba contento, pues también había detractores que alegaban que este rápido modo de transporte podía incidir negativamente sobre sus habituales paseos y visitas, cuando rumbo a casa volvían del trabajo. Ir y venir al trabajo no tendría ahora el aliciente de la parada en la taberna, para tomar un chato. Como escribió Antonio Casero en sus coplas del domingo del *Heraldo de Madrid*:

“Ahora pasas muy cerca del infierno,
debajo de las tiendas donde antes parabas y bebías de lo añejo,
unas veces instao por un amigo,
unas veces instao por un tasquera,
ahora vas en el Metropolitano caminito de tu casa, to derecho,
sin baches que te interrumpan tu camino ni bebidas que turbe tu
sosiego...”¹²⁴,

En 1921 se abrió al servicio el segundo tramo Sol-Estación de Atocha con cuatro estaciones, y en 1929 había ya dos líneas de Metro en Madrid; sobre ello la *Información de la Ciudad* decía: “Sucesivamente han ido poniéndose en servicio los restantes trayectos existentes, habiendo quedado enlazadas las dos barriadas más populosas de la periferia de Madrid, que son la del Puente de Vallecas y las de Cuatro Caminos y Tetuán a través de la Puerta del Sol, así como éstas con la de Ventas y Estación del Norte”¹²⁵.

En definitiva, ésta es la situación de una barriada como Tetuán durante los primeros treinta años del siglo. Una barriada que surge como consecuencia del proceso de expansión de Madrid y que llegará hasta 1948, año de la anexión con la capital, en una situación, si no de manifiesta dependencia, al menos de íntima relación con Madrid.

¹²⁴GIBSON, Ian: *El Metro de Madrid*. Editado por la Compañía Metropolitana de Madrid, 1985.

¹²⁵ *Información sobre la Ciudad*, 1929

C) DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

1. A modo de introducción

La condición social suburbana de la población de Bellas Vistas, y en general de todo el distrito de Tetuán, es el resultado conjunto de los factores de origen y crecimiento espacial y de los factores de segregación demográfica de sus habitantes durante el período comprendido entre las últimas décadas del siglo XIX y la Guerra Civil española. Los factores del origen y crecimiento espacial suburbano, acentuaban el tipo de urbanismo marginal operado sobre los terrenos de características rurales y localizados en un medio físico topográficamente movido de vaguadas y divisorias de arroyos naturales. En este medio natural se produce la presión demográfica de una clase social empobrecida que registra el paso de un país agrícola a un país semi-industrializado, dado de una forma totalmente anárquica. Ello accionó una serie de mecanismos socioeconómicos que, mediante las leyes del mercado de la oferta y la demanda, dentro de un sistema de precios libres, transformó el espacio rural en espacio urbanizado. Pero un espacio urbanizado con características muy especiales. Tan especiales como que fueron los intereses de la propiedad privada del suelo, objeto de verdadera especulación y responsables del tipo de urbanismo marginal creado en los suburbios.

Por otra parte, están los factores de segregación demográfica y social de la población de este espacio urbanizado. Estos factores de segregación podemos resumirlos brevemente en los siguientes: se trata de una población joven-adulta de inmigrantes, socioculturalmente analfabeta y socioprofesionalmente subproletaria de peones-obreros y, en definitiva, jornaleros de la construcción con una calidad de vida ínfima: viven hacinados en viviendas sin los más elementales servicios higiénicos, generalmente en régimen de alquiler, y por los que pagan lo equivalente a la mitad de sus salarios o jornales; humana y socialmente es una población desarraigada de sus tradiciones socioculturales, y sociorreligiosas que les identificaban como grupo social antes de emigrar al suburbio. Sin embargo, el hecho de cambiar de lugar, del pueblo a la ciudad, les ha significado un cambio profundo de sentirse despersonalizados y desprotegidos frente al medio urbano. Un medio que esencialmente les es hostil,

aunque, por otra parte, les alienta la esperanza de poder conseguir un cambio sustancial en sus vidas y, sobre todo, un cambio en su status familiar y en sus relaciones sociales.

Y es que en conjunto, estos factores, el tipo de urbanismo marginal y las condiciones de segregación demográfica y social de los habitantes de Bellas Vistas y de Tetuán en su generalidad, son los que han contribuido a plantear el análisis de este incipiente estudio que aquí presento. Por ello pretendo en estas páginas analizar las condiciones de segregación demográfica y social de la población de Bellas Vistas, así como las pautas culturales, sociales, económicas, etc. que se desprenden de los resultados obtenidos del trabajo que a continuación se expone.

2. Principales objetivos y fuentes documentales: los padrones municipales

Para este tipo de trabajo es básica la utilización de documentación de archivos, prensa de la época, materiales gráficos y cualquier otra documentación primaria. Sin embargo, al ser este un proyecto inicial de la investigación, que se va a centrar en un análisis del distrito de Bellas Vistas a la altura de 1905, la fuente que vamos a emplear es el Padrón Municipal de dicho distrito para la fecha marcada.

De esta forma, se ha procedido a la recopilación informática de todos los datos que las hojas de los padrones municipales nos ofrecen, llegando a formar una extensa base de datos que alberga el total de hogares y habitantes del barrio de Bellas Vistas para la fecha de 1905. Así nos encontramos con un total de 6.200 personas, repartidas en un total de 1.888 viviendas y 143 comercios y edificios públicos.

Estas hojas de empadronamiento, una por vivienda, nos aportan datos sobre la dirección de cada familia, el precio del alquiler que pagaban, el número de habitantes por cada hogar, el grado de parentesco existente entre ellos, el nombre, apellidos, edad, lugar de nacimiento, fecha de llegada a Madrid y el grado de alfabetización (si saben leer y/o escribir) de cada individuo, así como su profesión, el lugar de trabajo y el salario que cobraba (diario, mensual o anual), la cuantía de la contribución que pagaba anualmente en caso de hacerlo (industrial o territorial), y todas aquellas anotaciones relevantes cualitativamente, que fueran escritas por el encargado municipal que cumplimentara las hojas del padrón o por el miembro del hogar que lo rellenara.

Pocas fuentes proporcionan tal volumen de información y las inmensas posibilidades de análisis como el padrón municipal de Madrid. El vaciado sistemático de todas las hojas de empadronamiento de un determinado lugar (en mi caso el barrio de Bellas Vistas del distrito de Tetuán para el año 1905), nos permite prescindir de los dudosos resúmenes estadísticos realizados por el municipio a la vez que nos proporciona una visión mucho más detallada que su estudio a través de catas más o menos representativas. De esta forma, la informatización de tal cantidad de información nos ofrece grandes perspectivas de investigación desde diversos ángulos como son la posibilidad de realizar pirámides de población, estudios de inmigración, detección de la segregación socioeconómica presente en esta zona, la composición y tamaño de las familias, su estructura socioprofesional, horizontes salariales, evolución demográfica, etc. Por todo ello, las hojas de empadronamiento deben verse como la única forma de autorepresentación de una gran parte de la población que, de otro modo, pasaría desapercibida. Además, este volumen de información personal puede ser fácilmente cotejado con otro tipo de fuentes y así actuar como complemento para optimizar unos mejores resultados.

Por tanto, los resultados que aquí se exponen son el resultado de un importante volumen de trabajo que, sin embargo, sólo supone el principio de una futura mayor investigación. A partir de aquí se van a exponer las conclusiones más importantes a las que se ha llegado analizando el padrón municipal de Bellas Vistas del año 1905.

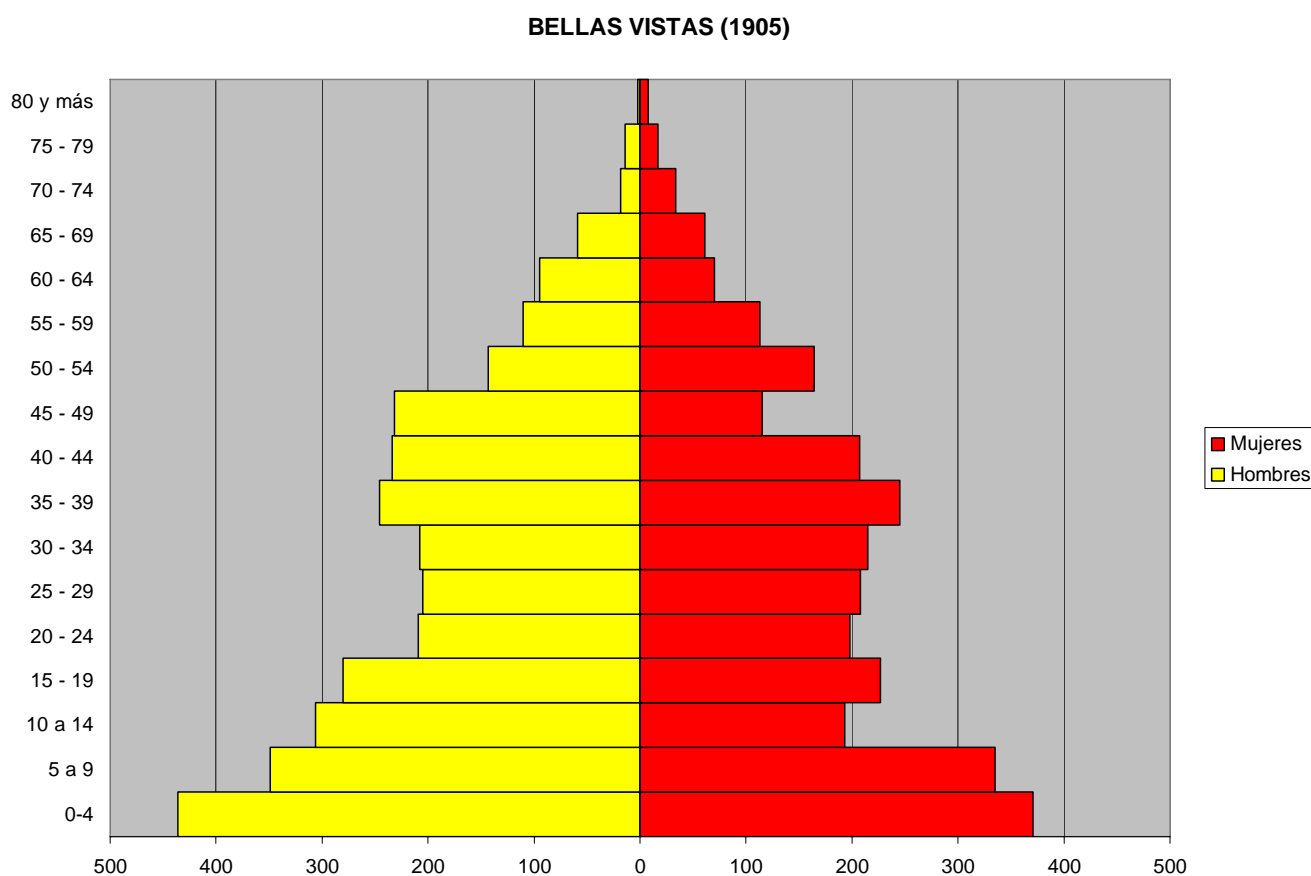
3. Estructura de la población de Bellas Vistas

El primer aspecto de la composición de la población de Bellas Vistas para el año 1905 al que quiero referirme se refiere a la diferencia del número de hombres sobre el número de mujeres. Según los datos del padrón municipal, en 1905 la razón de sexos estimada es de un saldo positivo a favor de los hombres en un 6,22 %. Esto quiere decir que para la fecha de 1905 en Bellas Vistas había más hombres (53,13 %) que mujeres (46,91 %). La explicación de estas diferencias entre los sexos se debe a que estamos hablando de una zona geográfica en plena expansión demográfica dinamizada por los flujos de inmigrantes: los primeros en emigrar suelen ser los hombres cabezas de familia o los hijos mayores de éstos. Además, a ello hay que añadir que se observa un número de niños mayor que de niñas.

En cuanto a la estructura de la población por sexo y edad en 1905 responde con claridad a una población joven y adulta-joven para el distrito de Bellas Vistas. Así podemos ver como el grupo de edades de 0 – 14 años representa el 33,57 %, el grupo de 16 a 64 años el 62,85 % y el grupo de más de 64 años es solamente el 3,58 % de la población total. En el grupo de adultos el 33,14 % son hombres y el 29,71 % son mujeres, algo que se repite también en los jóvenes (18,41 % frente a 15,16 %), aunque no en los ancianos (2,02 % de mujeres frente a 1,56 % de hombres), consecuencia de la mayor esperanza de vida de las mujeres.

	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
0 – 14 años	18,41	15,16	33,57
15 – 64 años	33,14	29,71	62,85
65 años y más	1,56	2,02	3,62
TOTAL	53,13	46,91	100

Tabla: porcentaje de hombres y mujeres por grupos de edad. Bellas Vistas (1905).
Fuente: elaboración propia a partir de las hojas de empadronamiento municipal de Bellas Vistas de 1905.



Si observamos la pirámide de población observamos una estructura piramidal joven en relación con el sexo y la edad. La forma de la pirámide presenta un gran tronco correspondiente a la población adulta entre los grupos de edades de 15 a 49 años, con una base más amplia correspondiente a la población joven d 0 a 14 años, y finalmente un estiramiento cada vez más pronunciado a partir de los grupos de edad de más de los 50 años.

4. La inmigración como factor de crecimiento sociodemográfico

Desde la segunda mitad del siglo XIX, la población de Madrid creció de forma sostenida debido, fundamentalmente, a la afluencia constante de inmigrantes. Siguiendo los estudios que realizó el Instituto Geográfico y Estadístico, a comienzos del año 1888 los inmigrantes residentes representaban a cerca del 60 % de la población total de la ciudad. En 1895 representaba al 50 % de la población, frente a otra mitad de nacidos en la capital. Si comparamos todas estas cifras podemos comprobar que, al finalizar el siglo, la proporción entre naturales y emigrantes se va equilibrando, debido fundamentadamente a la natalidad de los propios inmigrantes en la propia ciudad de Madrid.

Y es que Madrid, a pesar de las dificultades, era un foco de atracción para las gentes del campo, las de la propia provincia o las de otros muchos lugares de España. La construcción, el comercio y el servicio doméstico eran actividades en expansión, necesitadas de mano de obra sin cualificar. Los inmigrantes solían instalarse en barrios de carácter obrero y popular, donde los alquileres de los cuartos eran más baratos. Barrios alejados del centro y mal urbanizados como era el caso de Peñuelas en el sur de la ciudad, Prosperidad o Guindalera al este, o Chamberí y Tetuán al norte. Así, a la altura de 1905, nos vamos a encontrar, en términos globales con una población joven, con pocos años de residencia en Madrid, y con unas condiciones de vida malas y corta esperanza de vida.

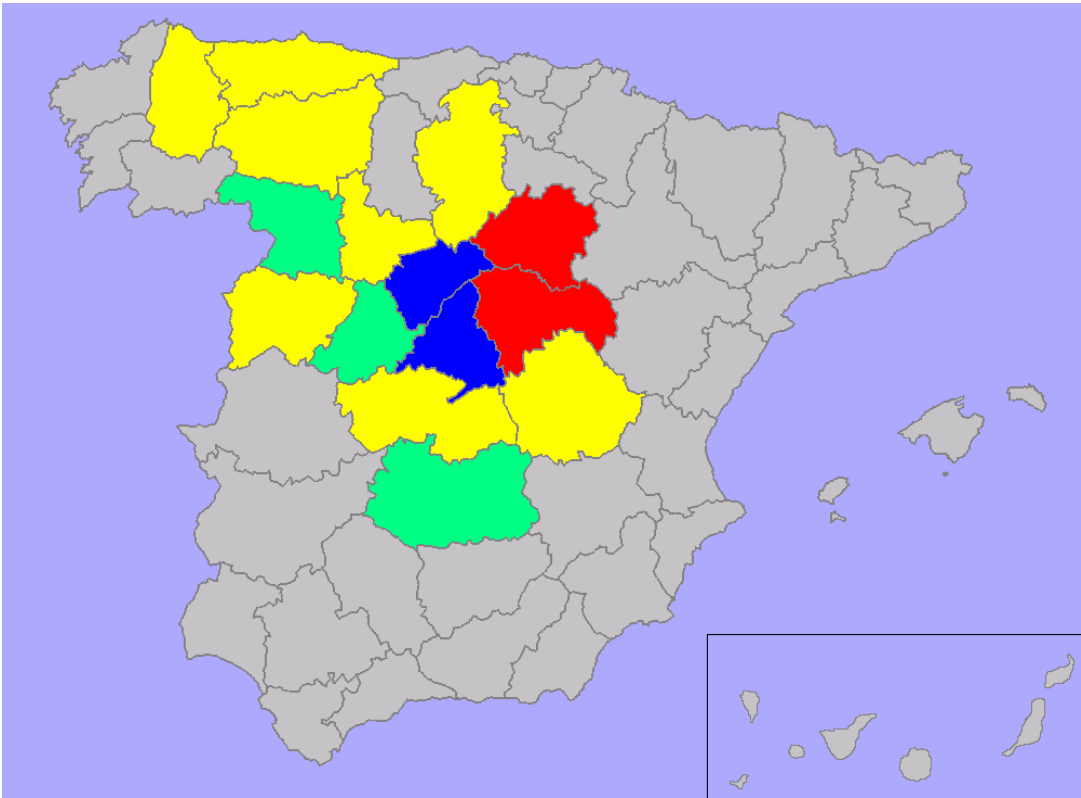
	HOMBRE	MUJER	HOMBRE Y MUJER		HOMBRE	MUJER	HOMBRE Y MUJER
Álava	0,27	0,15	0,15	León	3,36	2,16	1,94
Albacete	0,94	0,52	0,52	Lérida	0,13	0,07	0,07
Alicante	0,61	0,52	0,40	Lugo	3,70	4,10	2,70
Almería	0,47	0,22	0,25	Madrid	32,9	35,29	23,67
Ávila	1,95	3,35	1,82	Málaga	0,40	0,67	0,37
Badajoz	0,47	0,15	0,22	Murcia	0,47	0,45	0,32
Baleares	0,07	0	0,02	Navarra	0,20	0,45	0,22
Barcelona	0,40	0,30	0,25	Orense	0,81	0,22	0,37
Burgos	2,15	4,24	2,19	Oviedo	3,20	3,35	2,26
Cáceres	0,81	0,22	0,37	Palencia	0,74	1,04	0,61
Cádiz	0,47	0,60	0,37	Pontevedra	0,13	0,04	0,15
Canarias	0	0	0	Salamanca	2,00	0,26	1,43
Castellón	0	0,15	0,05	Santander	0,81	0,82	0,79
Ciudad Real	1,7	0,74	0,66	Segovia	13,7	14,52	9,80
Córdoba	0,27	0,30	0,20	Sevilla	0,70	0,60	0,44
Coruña	0,47	0,52	0,34	Soria	6,00	9,01	5,16
Cuenca	2,00	2,68	1,62	Tarragona	0,13	0,37	0,17
Gerona	0,0	0,15	0,05	Teruel	0,30	0,82	0,40
Granada	0,74	0,60	0,47	Toledo	3,60	4,24	2,73
Guadalajara	6,40	6,92	4,62	Valencia	0,94	1,19	0,74
Guipúzcoa	0,27	0,52	0,27	Valladolid	2,15	3,35	1,89
Huelva	0,13	0,15	0,10	Vizcaya	0,27	0,30	0,20
Huesca	0,13	0,37	0,17	Zamora	1,00	1,27	0,79
Jaén	0,74	0,82	0,54	Zaragoza	0,94	1,71	0,91
La Rioja	0,40	0,90	0,47	Población Extranjera	0,67	0,74	0,49

Tabla: Inmigración (en %) en el barrio de Bellas Vistas. Provincias de procedencia (1905).

Fuente: elaboración propia a partir de las hojas de empadronamiento municipal de Bellas Vistas de 1905.

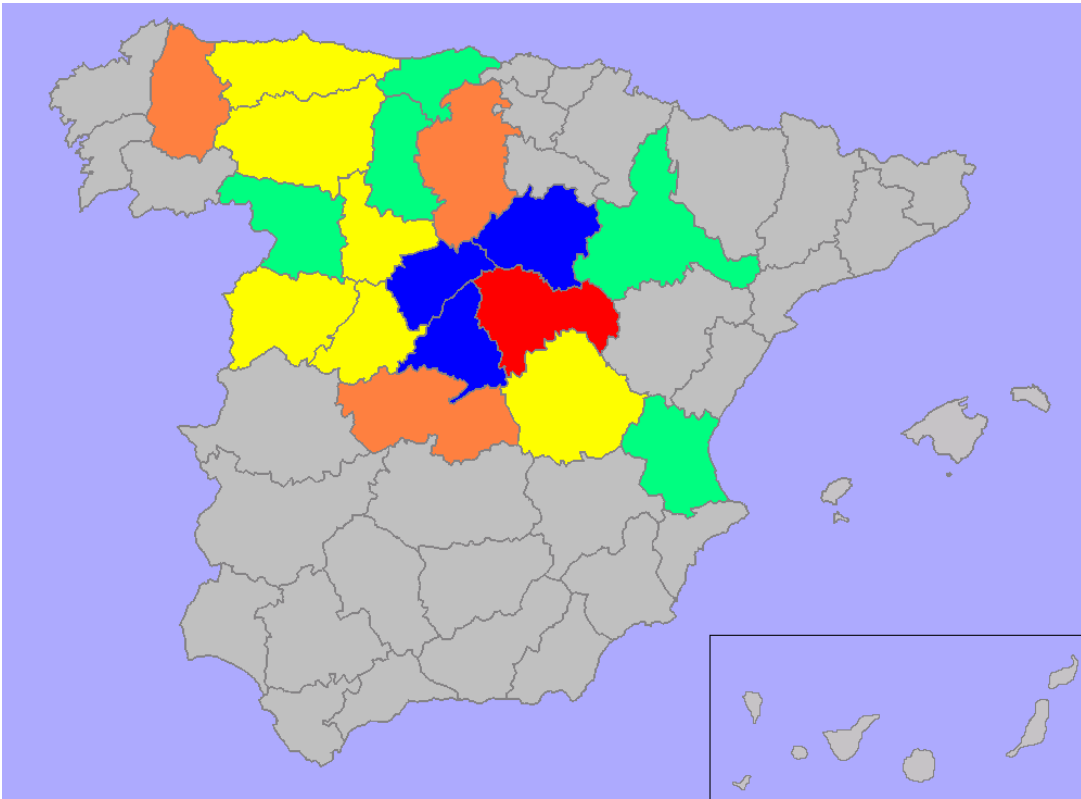
El origen y evolución de los suburbios de Tetuán está directamente relacionado con los flujos de inmigrantes que periódicamente se asientan en cada uno de sus barrios, Bellas Vistas incluido, procedentes de Madrid capital y provincia, pero sobre todo de las diferentes provincias españolas. Según los datos obtenidos del padrón de 1905, en Bellas Vistas, el 76,33 % de los cabeza de familias y sus consortes habían nacido fuera de la provincia de Madrid, siendo mucho mayor, llegando casi al 100%, los nacidos fuera del propio barrio de Bellas Vistas.

Mapa 1: procedencia de la inmigración masculina (cabeza de familia) llegada al distrito de Bellas Vistas (1905). Fuente: elaboración propia a partir de las hojas de empadronamiento municipal de Bellas Vistas de 1905.

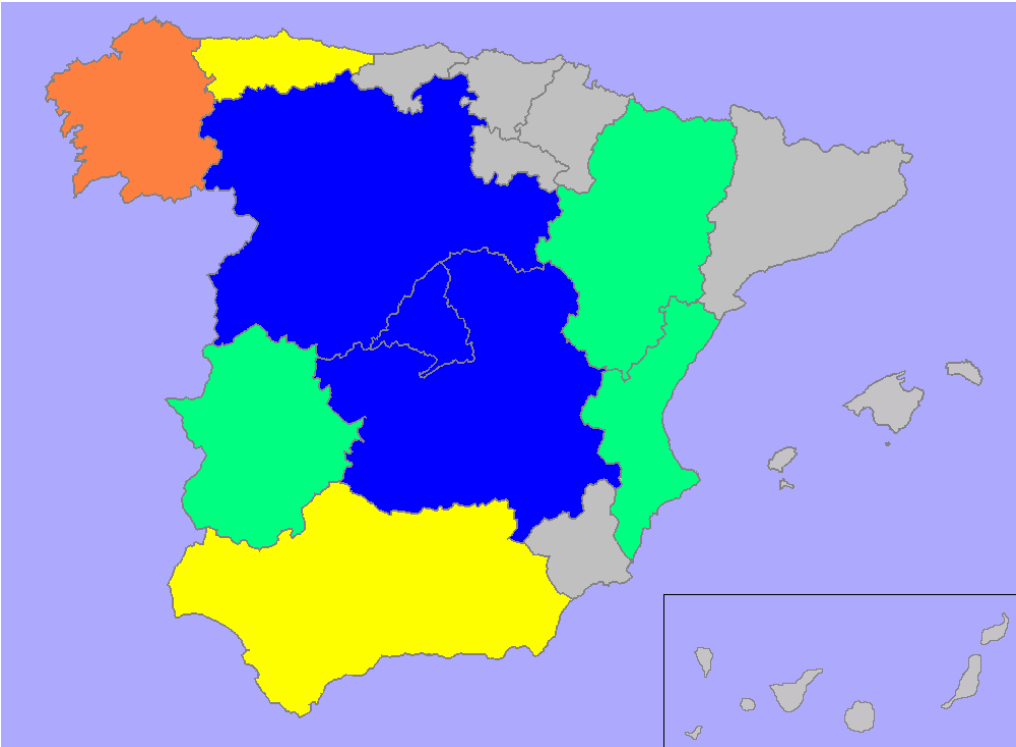


Leyenda	
Muy alta	(+ 8%)
Alta	(6-7,9 %)
Media alta	(4-5,9 %)
Moderada	(2-3,9 %)
Baja	(1-1,9 %)
Muy baja	(0-0,9 %)

Mapa 2: procedencia de la inmigración femenina (mujeres de los cabeza de familia) llegada al distrito de Bellas Vistas (1905). Fuente: elaboración propia a partir de las hojas de empadronamiento municipal de Bellas Vistas de 1905.

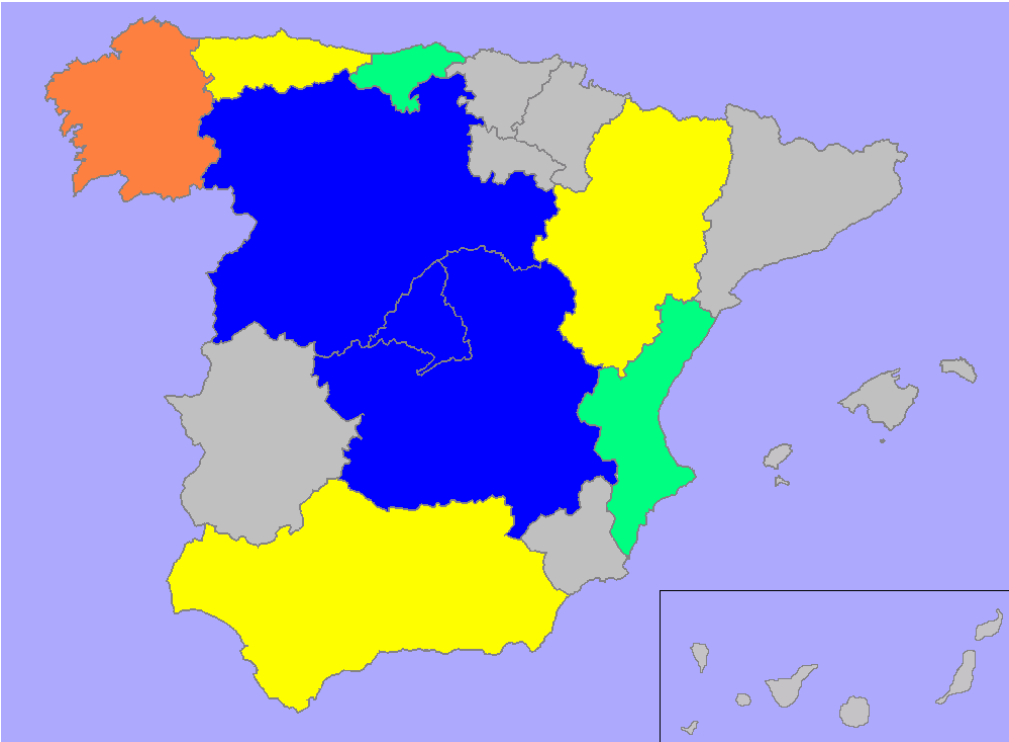


Mapa 3: procedencia de la inmigración masculina (cabeza de familia) llegada al distrito de Bellas Vistas (1905). Fuente: elaboración propia a partir de las hojas de empadronamiento municipal de Bellas Vistas de 1905.



Leyenda	
Muy alta	(+ 8%)
Alta	(6-7,9 %)
Media alta	(4-5,9 %)
Moderada	(2-3,9 %)
Baja	(1-1,9 %)
Muy baja	(0-0,9 %)

Mapa 4: procedencia de la inmigración femenina (mujeres de los cabeza de familia) llegada al distrito de Bellas Vistas (1905). Fuente: elaboración propia a partir de las hojas de empadronamiento municipal de Bellas Vistas de 1905.



En el año 1905, el ritmo de inmigrantes (en este caso, se hace referencia a los llegados fuera de la provincia de Madrid) que se habían asentado en Bellas Vistas era bastante elevando. Así se alcanza una cifra de inmigrantes procedentes de provincias ajenas a Madrid superior a las tres cuartas partes de la población total, siendo esta cifra superior en el caso de los hombres frente a las mujeres. Las provincias que mayor número de población inmigrante aportan a este suburbio son, por orden de importancia, las siguientes: Madrid capital y su provincia, Segovia, Soria, Guadalajara, Toledo, Lugo, Oviedo y Burgos, seguidos de cerca por León, Valladolid, Ávila, Cuenca y Salamanca. En el caso de los hombres, Madrid, Segovia y Guadalajara son las provincias que más población aportan, frente a las mujeres, en las que destacan de igual modo Madrid y Segovia junto a Soria.

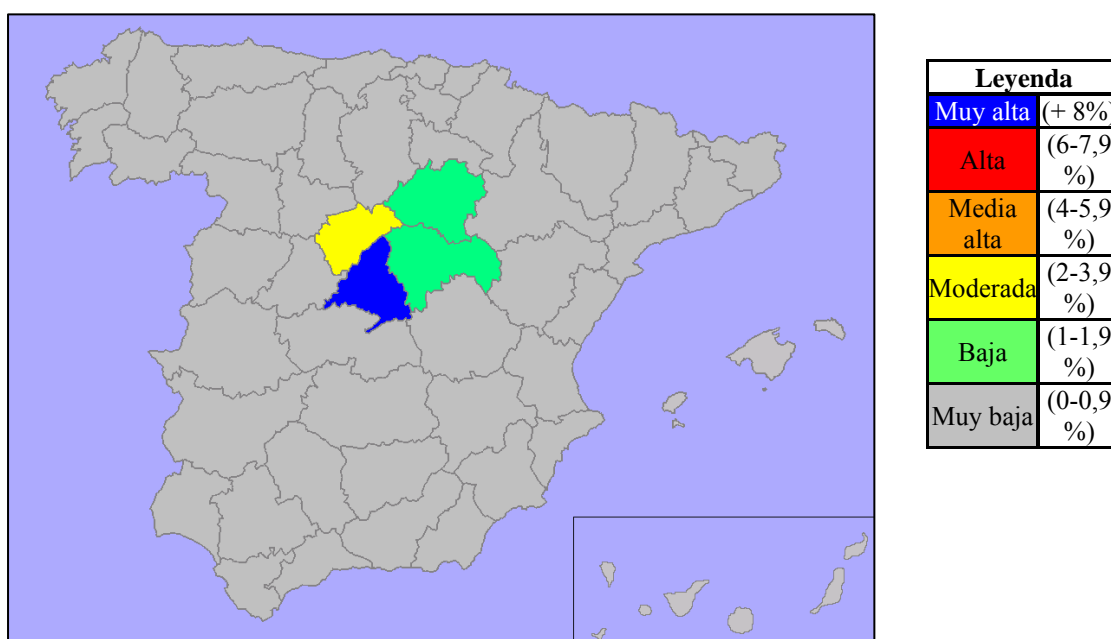
Por Comunidades Autónomas, Madrid, Castilla y León, y Castilla – La Mancha son, por este orden, las que más migración aportan al barrio de Bellas Vistas según el Padrón Municipal de 1905.

	HIJOS		HIJOS		HIJOS
Álava	0,04	Gerona	0	Palencia	0,07
Albacete	0,29	Granada	0	Pontevedra	0,04
Alicante	0,26	Guadalajara	1,32	Salamanca	0,26
Almería	0	Guipúzcoa	0,04	Santander	0,82
Ávila	0,55	Huelva	0,04	Segovia	3,45
Badajoz	0,04	Huesca	0	Sevilla	0,07
Baleares	0	Jaén	0,11	Soria	1,69
Barcelona	0,59	La Rioja	0,07	Tarragona	0
Burgos	0,62	León	0,44	Teruel	0,18
Cáceres	0	Lérida	0,07	Toledo	0,59
Cádiz	0,15	Lugo	0,29	Valencia	0,33
Canarias	0	Madrid	84,16	Valladolid	0,84
Castellón	0	Málaga	0,15	Vizcaya	0,29
Ciudad Real	0,18	Murcia	0,33	Zamora	0,15
Córdoba	0	Navarra	0,15	Zaragoza	0,26
Coruña	0	Orense	0	Población Extranjera	0,55
Cuenca	0,66	Oviedo	0,29		

Tabla: Lugar de nacimiento (en %) de los hijos e hijas de los cabezas de familia en el barrio de Bellas Vistas. Provincias de procedencia (1905).

Fuente: elaboración propia a partir de las hojas de empadronamiento municipal de Bellas Vistas de 1905.

Sin embargo, el caso de los hijos e hijas de los cabezas de familia es muy diferente. La gran mayoría ya han nacido aquí, después de que sus padres se trasladasen a Bellas Vistas en busca de un futuro mejor, siendo relativamente pequeño el número de familias que se trasladaron a esta zona con hijos ya nacidos. En torno al 85% de los hijos e hijas de los cabezas de familia del barrio de Bellas Vistas a la altura de 1905 han nacido en la provincia de Madrid, siendo su mayoría nacidos en el propio distrito de Tetuán en el que vivían en dicho año. Tan sólo resultan significativas las aportaciones de los nacidos en Segovia, principalmente, Soria y Guadalajara. En conjunto, tan sólo un 15% provienen de provincias ajenas a la de Madrid.



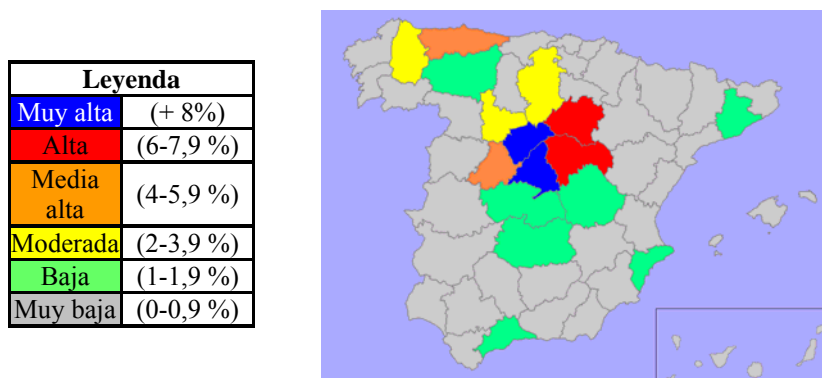
Mapa 5: Procedencia de los hijos de los cabezas de familia. Bellas Vistas (1905).
Fuente: elaboración propia a partir de las hojas de empadronamiento municipal de Bellas Vistas de 1905.

Además del núcleo familiar tradicional (padres e hijos), en Bellas Vistas convivían también un buen número de familiares y empleados, compartiendo hogar con sus allegados. Estos habitantes suponían una importante cifra, pues a la altura de 1905, y según los datos del Padrón Municipal, representan casi el 10% de la población total del barrio, procediendo en su mayoría de provincias diferentes a Madrid.

	FAMILIARES Y EMPLEADOS		FAMILIARES Y EMPLEADOS		FAMILIARES Y EMPLEADOS
Álava	0,54	Gerona	0	Palencia	0,90
Albacete	0,18	Granada	0,36	Pontevedra	0,18
Alicante	1,81	Guadalajara	5,42	Salamanca	0,36
Almería	0	Guipúzcoa	0,18	Santander	0,72
Ávila	4,15	Huelva	0	Segovia	10,29
Badajoz	0,72	Huesca	0	Sevilla	0,72
Baleares	0,36	Jaén	0,18	Soria	7,76
Barcelona	1,62	La Rioja	0,54	Tarragona	0
Burgos	3,43	León	1,62	Teruel	0,36
Cáceres	0,36	Lérida	0,18	Toledo	1,44
Cádiz	0,36	Lugo	2,53	Valencia	0,72
Canarias	0	Madrid	36,46	Valladolid	2,71
Castellón	0	Málaga	1,62	Vizcaya	0,72
Ciudad Real	1,08	Murcia	0,90	Zamora	0,90
Córdoba	0	Navarra	0	Zaragoza	0,54
Coruña	0,36	Orense	0,36	Población Extranjera	0,36
Cuenca	1,08	Oviedo	4,87		

Tabla: Lugar de procedencia (en %) de los familiares y empleados del barrio de Bellas Vistas. Provincias de procedencia (1905). Fuente: elaboración propia a partir de las hojas de empadronamiento municipal de Bellas Vistas de 1905.

Con estos datos podemos hacer el mapa de procedencia de los familiares y trabajadores de los cabezas de familia para el distrito de Bellas Vistas en 1905. La mayor incidencia de llegada proviene de las provincias de Madrid, Segovia, Soria, Guadalajara, Oviedo, Burgos, Valladolid y Lugo. Sin embargo, sorprende la procedencia de los llegados de Alicante, Barcelona y Málaga, que aún siendo relativamente baja, es destacable frente a los cabezas de familia y consortes donde era prácticamente inexistente.



Mapa 6: Procedencia de los familiares y empleados de los cabezas de familia. Bellas Vistas (1905). Fuente: elaboración propia a partir de las hojas de empadronamiento municipal de Bellas Vistas de 1905.

5. Condiciones de habitabilidad

En el análisis de la estructura de la población de Bellas Vistas no podíamos olvidarnos de las condiciones de habitabilidad existentes. En estos años, el continuo crecimiento de la población fue parejo al aumento de los desequilibrios y de las duras condiciones de vida. La miseria aparecía como un mal aceptado por las autoridades, que impasibles ante la falta de vivienda y las pocas expectativas de empleo, forzaron a muchos de los recién llegados a engrosar el número de marginados sin medios de subsistencia.

El principal problema era el de la vivienda. Su escasez y el alto coste de los alquileres en comparación con el salario medio, hacían que buena parte de la población inmigrante se hacinara en los barrios más pobres, en condiciones ínfimas de salubridad e higiene. En cuanto a dicho alojamiento, muy pocos eran propietarios de sus casas, y la mayoría de los madrileños vivía en alquiler. En las primeras décadas del siglo XX, el precio de los alquileres se fue disparando hasta generar una desproporción evidente entre salarios y costes de alquiler, lo que provocó que muchas familias tuvieran que compartir habitación.

Para el distrito de Bellas Vistas, a la altura de 1905, nos encontramos los siguientes datos (para ver el desglose de número de viviendas y alquileres medios según las diferentes calles de Bellas Vistas ver anexo número 3)

Número de Viviendas	1641
Precio medio de alquiler de las Viviendas	10,01 pesetas
Número medio de personas por vivienda	3,7

A la luz de estos datos puede verse que el hacinamiento no es demasiado alto. A pesar de encontrarnos con un promedio de unas 4 personas por vivienda, estos datos resultan engañosos, pues en Bellas Vistas nos vamos a encontrar, por una parte, con un buen número de viviendas en las que o bien vive un matrimonio sin hijos, o algún varón soltero, mientras que en otra buena parte nos vamos a encontrar con un matrimonio con hijos y, en muchos, casos con otros familiares, siendo muy frecuentes las viviendas de cinco, seis, siete o más personas.

En cuanto a los alquileres, nos encontramos un media de unas 10 pesetas mensuales por vivienda, unos precios relativamente altos si tenemos en cuenta que un obrero a jornal en 1905 solía cobrar entre 1 y 3 pesetas/día de trabajo, y era una suerte aquellos jornaleros que podía trabajar al menos cuatro veces por semana. Además, no olvidemos que esta zona era socioprofesionalmente mayoritariamente proletaria o subproletaria de obreros y peones de la construcción. Todo ello nos lleva a hablar de un importante costo a las familias en concepto de vivienda al año, de forma que no les quedaba más remedio que aprovechar al máximo el espacio habitable viviendo juntos una o varias familias, y así es frecuente encontrar a un matrimonio viviendo con sus hijos, y con los consortes de éstos y sus nietos.

6. Nivel Cultural

Si tenemos en cuenta el nivel cultural global de la población, en 1905 sólo sabían leer y escribir un 38,28 % de la población de Bellas Vistas, que descontando el 25,15 % de menores de 9 años, edad a la que se consideraba oportuno saber leer y escribir, nos da un total del 51, 10 % de adultos sobre la población total con un nivel mínimo de alfabetismo. Resta por tanto un 48, 90 % de la población mayor de 9 años que tienen un analfabetismo absoluto, por lo que estamos ante unas cifras muy notables de falta instrucción mínima.

	SABEN LEER Y ESCRIBIR	NO SABEN LEER Y ESCRIBIR	MENORES DE 9 AÑOS
SOBRE EL TOTAL DE POBLACIÓN	38,25	36,60	25,15
SOBRE LA POBLACIÓN MAYOR DE 9 AÑOS	51,10	48,90	

Tabla: Clasificación de la población de Bellas Vistas según el nivel cultural en porcentajes (1905)

7. Comercio

La gran mayoría de los jóvenes que llegaban a Bellas Vistas dedicaban su vida profesional a la industria, en sus diferentes ramas, como jornaleros y peones. Unos pocos, y muchas veces impulsados por tradiciones familiares, se establecían en comercios, y para ello muchas veces entraban como aprendices e iban ascendiendo poco a poco.

Para 1905, en Bellas Vistas, del total de edificios existentes, tan sólo el 7,42% eran tiendas o edificios dedicados a servicios públicos, y el mayor grado de concentración de dichas tiendas se registraba en las calles mejor situadas, Bravo Murillo y Almansa, que entre las dos concretan el 71,72% de todas las tiendas existentes en Bellas Vistas en 1905. En el resto del barrio, el grado de concentración de comercios y servicios urbanos era muy inferior (ver anexo número 4).

En Bellas Vistas encontramos las siguientes características:

- Los comercios dedicados a la venta de productos alimentarios eran los más numerosos: 18 tiendas de comestibles, 4 panaderías, 3 carnicerías y 1 confitería-pastelería.
- Los comercios dedicados a la hostelería eran también muy numerosos: 8 hoteles, 13 tabernas, 12 despachos de vino y aguardientes, 4 casas de comidas, 3 merenderos, y un café 1 un restaurante.
- También son destacables los locales dedicados a la industria textil y el calzado, con diversas zapaterías, boterías y alpargaterías, y tiendas de ropa.
- Abundaban diferentes comercios al por menor, destacando especialmente la existencia de 8 cacharrerías, 5 tiendas de ultramarinos, 3 carbonerías, junto a una droguería, un economato, un estanco, una ferretería, etc.

- Edificios también reseñables eran un centro veterinario, una Escuela Católica de Niños, una empresa de carros de transportes, dos fábricas (de gorras y hules), y dos estaciones de tranvías.

8. Análisis socio - profesional

La decisión de derribar las cercas de la ciudad y urbanizar los alrededores de Madrid supuso, además de una medida que podía aliviar los graves problemas para la convivencia producidos por el hacinamiento en el caso antiguo, un efectivo parche para las carencias de empleo que sufría la capital española. A falta de industrialización, buena era la construcción. El desmonte y aplanamiento de los terrenos sobre los que se edificaron los nuevos barrios, el trazado, alineación y pavimentación de las calles que se abrieron y, en fin, la propia construcción de los nuevos edificios erigidos en los confines de Madrid, generaron una abundante oferta de empleo en la que ocupar a la creciente población desde mediados del siglo XIX.

De esta forma, el tipo de trabajo generado por la expansión urbana se adecuó a las características de la mano de obra que de manera creciente llegaba a Madrid. Muchos de ellos eran jornaleros venidos de medios rurales, sin más capital que el de sus manos y su fuerza física. Otros eran trabajadores nacidos en la capital, incapaces de incorporarse a los circuitos laborales del trabajo manual que se desarrollaba en talleres y obradores. Para unos y otros, el trabajo en tajos y obras públicas les ofrecía una rápida vía de entrada en el mercado laboral madrileño, un medio de encontrar el sustento básico con el que sobrevivir en la ciudad hasta encontrar algo mejor.

Es indudable la importancia que adquirió la construcción en el mundo del trabajo madrileño en la segunda mitad del siglo XIX. El ruido de las piquetas y de los martillos monopolizó el mundo del trabajo madrileño durante aquellas décadas: albañiles y peones, carpinteros y estuquistas, empedradores y canteros, capataces y jornaleros, alimentaban gran parte de la fuerza laboral madrileña sustituyendo a las masas de operarios y obreros de fábrica que daban el tono en otras grandes ciudades europeas. Una gran mayoría de los trabajadores madrileños de esas décadas de finales del XIX y comienzos del XX se declaraba en los empadronamientos como meros jornaleros, empleados en los diversos tajos y obras de la capital. La construcción y la

gran variedad de tareas asociadas a ella generaron un prometedor horizonte de expectativas para los miles de inmigrantes que se dirigían a la capital en busca de la oportunidad de supervivencia que sus pueblos y ciudades de origen les negaban. La abundancia de trabajos en los que no se requería experiencia ni cualificación alguna, en los que la contratación no exigía largos periodos de aprendizaje, sino que se producía de manera inmediata, supuso un poderoso factor de atracción para los miles de inmigrantes que encaminaron sus pasos hacia Madrid en la época. Eso sí, el trabajo en la construcción era duro: los jornales pagados solían ser bajos y las contrataciones eran temporales, muchas veces sujetas a las variaciones atmosféricas. El día que llovía ni se trabajaba ni se cobraba, y en los inviernos solían clausurarse las obras hasta que en primavera se retomaba la actividad de albañiles y peones.

El gran número de jornaleros, que por aquellos años ya representaba el grupo socioprofesional más significativo de la capital, y el gusto inversor por la especulación urbanística de la elite capitalina no deben ensombreceer la existencia de otros rasgos de la economía de la ciudad en aquellos tiempos. Si bien muchos de los trabajadores que se declaraban como jornaleros en los registros patronales tenían su principal fuente de contratación laboral en la construcción y en las diversas tareas asociadas a este negocio, existían también para ellos muchas oportunidades en otros sectores laborales. Además, Madrid seguía siendo una ciudad de los oficios en la que, junto a la gran masa de jornaleros que copaban el mercado laboral, aún pervivía un importante número de trabajadores que se reconocían como artesanos y trabajadores cualificados. El mundo del artesanado, de los sastres y zapateros, de los panaderos, tapiceros, plateros y resto de los oficios tradicionales seguía activo en Madrid, y asumía parte de la producción que la capital demandaba día a día. Otra cosa era que su trabajo se siguiera realizando, en muchos casos, bajo las formas tradicionales del viejo taller, con pocos oficiales y algún que otro aprendiz, y no en las grandes concentraciones fabriles que podían encontrarse en otros lugares.

Y también comenzaba a despuntar en estas décadas una modesta industria. En Madrid, el mayor desarrollo industrial se produjo en el sector de las artes gráficas y la industria papelera. Madrid podía así contar con trabajadores cualificados en

determinados oficios y sectores de la producción, pero no en los sectores líderes que marcaban el paso de la Revolución Industrial¹²⁶.

En el caso de Bellas Vistas para 1905, buena parte de la población activa socioprofesionalmente se declaraba jornalero u obrero de la construcción sin especialización de ningún tipo, seguido con porcentajes muy pequeños el servicio doméstico por parte de las mujeres, y algunos pequeños industriales y comerciantes de muy baja calidad, así como artesanos y trabajadores cualificados.

CATEGORÍAS PROFESIONALES	HOMBRES	MUJERES
Labores agropecuarias	4	-
Jornaleros / Trabajadores sin cualificar	1369	8
Artesanos, oficios y trabajo cualificado	190	18
Pequeño comercio / Industriales	65	14
Servicio doméstico	4	69
Servicios, empleados y dependientes de comercio	87	4
Profesiones liberales / Titulados / Artistas	10	2
Iglesia y militares	40	1
Pensionistas, jubilados y retirados	28	4
Propietarios y rentistas	19	3
Sin determinar / Sin oficio/ Sus labores	1380	2659
TOTAL	2192	2782

Categorías socioprofesionales en Bellas Vistas (1905)
Elaboración propia a partir de los datos de empadronamiento de Bellas Vistas (1905)

¹²⁶ CARBALLO BARRAL, Borja; VICENTE ALBARRÁN, Fernando; y PALLOL TRIGUEROS, Rubén: *El Ensanche de Madrid. Historia de una capital*. Madrid, Editorial Complutense, 2008.

PROFESIÓN	NÚMERO DE HABITANTES QUE LA EJERCEN
Jornalero	1369
Industrial / Pequeño Comercio	63
Empleado	42
Albañil	32
Militar	27
Zapatero	26
Carpintero	22
Propietario	19
Cerrajero	15
Dependiente de Comercio	14
Pintor	11
Guardia Civil	10
Tipógrafo	10
Ebanista	9
Guardia de Seguridad	8
Escribiente	7
Panadero	7

Principales profesiones masculinas en Bellas Vistas (1905)
Elaboración propia a partir de los datos de empadronamiento de Bellas Vistas (1905)

PROFESIÓN	NÚMERO DE HABITANTES QUE LA EJERCEN
Sirvienta	60
Lavandera	8
Jornalera	8
Industrial / Pequeño Comercio	8
Modista	5
Dependiente de Comercio	4
Sastra	4
Costurera	3

Principales profesiones masculinas en Bellas Vistas (1905)
Elaboración propia a partir de los datos de empadronamiento de Bellas Vistas (1905)

Todos los datos expuestos a lo largo de este inicio de investigación nos revelan algunas consecuencias demográficas importantes. La población del distrito de Bellas Vistas a la altura de 1905 era una población mayoritariamente inmigrante, procedente del campo; se produce una fuerte concentración de población joven-adulta que desborda y desequilibra todas las previsiones pensadas por la ciudad planificada; aumentan las tasas de natalidad de una población esencialmente en edad de procrear, y la mayoría de los niños ha nacido en Bellas Vistas. La población activa fundamentalmente se reconoce como masculina, mayoritariamente obreros, jornaleros o peones de la construcción, mientras que las mujeres o bien no reconocen su profesión, o trabajan fundamentalmente en el servicio doméstico.

D) CONCLUSIONES

En contadas ocasiones el tiempo simbólico – el cambio de década, el ecuador de un siglo, el paso de una a otra centuria – adquiere una verdadera relevancia histórica. Más allá del acontecimiento singular, el tiempo histórico se nutre por procesos cuya temporalidad superan una fecha específica. Esto es especialmente evidente si nos aproximamos a los tiempos que convergen en la ciudad. Su escenario es el producto del solapamiento entre las transformaciones y pervivencias sometidas a muy distintos ritmos. Además, la definición de su espacio no es sólo la resultante de una suma de alteraciones y cambios materiales lineales, ni su paisaje se reduce sólo a una sucesión de infraestructuras, equipamientos o inmuebles. La ciudad es, ante todo, el producto de unas relaciones sociales, de unas actividades productivas y de unas prácticas políticas.

El Madrid de 1899 no se diferenciaba del Madrid de 1901. Es más, el cambio parece situarse, si lo interpretamos como punto de inflexión hacia la modernidad, en torno a la segunda década de la centuria. Es alrededor de los años de la Gran Guerra cuando se perfilan con nitidez unas coordenadas demográficas, urbanísticas o productivas más próximas a las que presentan otras capitales europeas. Pero la cronología que pauta el paso de Madrid de Corte a metrópoli es lenta. Desde mediados del XIX se irá advirtiendo el impacto urbano de la desamortización y de la vertebración de un mercado nacional cuyo epicentro se encuentra en la capital del estado liberal¹²⁷.

Este proceso desamortizador, y con él los cambios en las economías agrarias de las distintas regiones de España, expulsaron del campo a miles de familias que se dirigieron a las ciudades escapando de la miseria del mundo rural. Lo quisiera o no, Madrid se encargó de recibir a una gran parte de esta población inmigrante que trataba de encontrar en la ciudad los medios para ganarse la vida. Pero fue a mediados del siglo XIX cuando el ritmo de llegada a la capital de inmigrantes en busca de nuevas oportunidades vitales se aceleró, y cuando Madrid se vio asfixiada por los problemas de hacinamiento e insalubridad ocasionados por el incremento de la población. Basta señalar que a mediados del siglo XIX, Madrid lograba superar su techo demográfico

¹²⁷ Sobre la relación entre el tiempo simbólico y el desarrollo urbano véase el capítulo de RUEDA LAFFOND, José Carlos: “La imagen de la ciudad y el paisaje urbano”, en la obra de GARCÍA FERNÁNDEZ, Antonio (dir.): *Madrid hace un siglo. En torno a 1900*. Madrid, Arbor, 2001.

hasta alcanzar los 280.000 habitantes, según el Censo de 1857, y lo finalizaba superando el medio millón, lo que significaba que entre 1850 y 1900 se duplicó su población¹²⁸.

Y es que la capital era, en el cambio de siglo, muchas cosas: la residencia de la Corona, de sus élites de poder y de su maquinaria administrativa; la población donde convivían los oficios tradicionales y una fragmentada trama mercantil; el puerto de llegada para una emigración creciente, una verdadera legión de futuras criadas u obreros de la construcción... Pero la ciudad estaba perfilando también, en sus actividades y espacios, en sus ámbitos culturales y de esparcimiento, en las actitudes y comportamientos públicos y privados, el alumbramiento de la sociedad de masas. Sin lugar a dudas, Madrid había comenzado su camino hacia la modernidad.

A lo largo de este trabajo hemos visto cómo el crecimiento urbano ha sido uno de los rasgos característicos de las ciudades contemporáneas. Las ciudades crecieron, sobre todo aquellas relacionadas con la provisión de servicios o donde sentaba plaza la nueva economía industrializada. La ciudad fue considerada como el lugar de las oportunidades, aunque el hipotético emigrante tenía que superar el tradicional apego a la tierra antes de convertirse en ciudadano. Las masas rurales percibían a la ciudad, con o sin razón, como espacios de libertad, y en realidad los núcleos urbanos protagonizaron el grueso de los procesos de modernización, a la par que despertaban estímulos secularizadores, con la consiguiente fractura de las pautas de la sociabilidad del mundo rural, apoyadas en una variada gama de valores religiosos y en vínculos clásicos de protección. La ciudad rompió las pautas tradicionales de comportamiento, los usos y costumbres. Las ciudades fueron el espacio físico y emblemático en el que se desarrolló la nueva sociedad industrial o de provisión de servicios políticos. En la ciudad contemporánea se fracturaron las viejas relaciones clientelares y de subordinación de los ámbitos rurales. El individuo y las relaciones personales tendieron a disolverse en la sociedad de masas. Nuevos diseños sociales quedaron perfilados. La

¹²⁸ CARBALLO, Borja, PALLOL, Rubén. RODRÍGUEZ MARTÍN, Nuria y VICENTE, Fernando: “De aduar marroquí a metrópoli europea: Madrid entre dos siglos: 1860-1936”. Comunicación presentada en el *Coloquio sobre la Ciudad y la Modernización en la España Contemporánea*. Cádiz, abril de 2009.

ciudad acabó por dibujar dos espacios de actuación claramente delimitados: lo público y lo privado, mientras que en las sociedades tradicionales ambos habían quedado entremezclados y confundidos¹²⁹.

Y es que la evolución de las ciudades a lo largo del tiempo y los procesos históricos de expansión de éstas ha obedecido a factores de comportamiento similares en un gran número de ciudades europeas. La ciudad de Madrid es un claro ejemplo de ello, al ir creciendo en población a través de los procesos de concentración urbana y del desarrollo de las actividades productivas. Si en el siglo XIX Madrid se convierte en espacio de producción, en el que la industria incipiente se afianza poco a poco, la ciudad crece en altura, se planifican expansiones o ensanches de la misma y son numerosas las reformas urbanísticas, en el siglo XX se incorpora a Madrid el llamado espacio de consumo (equipamientos sociales, parques, centros comerciales, centros culturales y de enseñanza, etc.) a través de diversos proyectos de crecimiento en un principio, y después de 1940 con otros instrumentos de planteamiento donde se plantean nuevos accesos, y nuevos espacios de crecimiento y desarrollo de lo que será una región metropolitana. Y es que la expansión no sólo supone un aumento de población, sino un gran consumo de suelo, el necesario para la consolidación de la aglomeración madrileña¹³⁰.

Pero no olvidemos en este punto las palabras de David Harvey¹³¹, cuando indica que el urbanismo puede aparecer como un punto panorámico desde el que podemos captar algunos rasgos sobresalientes de los procesos sociales que operan en la totalidad de la sociedad, es decir, se convierte, como si dijéramos, en un espejo en el que se reflejan otros aspectos de la sociedad. Esta transformación se debe, en parte, a que el urbanismo llega a ser definido racionalmente. El centro urbano, por ejemplo, es considerado como algo que “contiene” una periferia, dado que no puede existir un centro sin periferia y de ese modo cada factor ayuda a definir el otro. La preocupación inicial por el urbanismo como “cosa en sí” va transformándose en una preocupación

¹²⁹ Ideas recogidas de la obra de BAHAMONDE MAGRO, Ángel: “La historia urbana”. En: FUSI AIZPURÚA, Juan Pablo (ed.): *La historia en el 92*, Madrid, Ayer, nº 10 (1993).

¹³⁰ SAMBRICIO, Carlos: *Madrid: ciudad – región. De la Ciudad Ilustrada a la primera mitad del siglo XX*. Madrid, Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional de la Comunidad de Madrid, 1999.

¹³¹ HARVEY, David: *Urbanismo y Desigualdad Social*. Madrid, Siglo Veintiuno, 1992.

inicial por todas las facetas del hombre, la sociedad, la naturaleza, el pensamiento, la ideología, la producción, etc., construidas alrededor del concepto de un urbanismo definido de modo racional. En definitiva, para Harvey el urbanismo debe ser considerado como un conjunto de relaciones sociales que refleja las relaciones establecidas en la sociedad como totalidad; relaciones que han de expresar leyes según las cuales son estructurados, regulados y contruidos los fenómenos urbanos.

También a lo largo de estas páginas hemos visto como en la expansión de su marcha urbana, Madrid fue alcanzando primero, englobando después y finalmente anexionando administrativamente antiguos municipios aledaños. Uno de estos fue Tetuán, entonces pequeña entidad de población que recibió su apelativo en razón de las tropas procedentes de la campaña de África que acamparon en sus límites allá por los años sesenta del siglo XIX. Desde entonces Tetuán pasó a formar parte de la naciente y creciente conurbación madrileña, aunque no fue formalmente anexionado hasta 1948. Tetuán comenzó entonces la transformación decisiva que le conduciría de pequeño pueblo a populoso barrio de la gran ciudad, con la consiguiente mutación de los modos de vida de sus habitantes y de la interacción social que tenía lugar dentro de sus límites. Pero el caso de Tetuán no fue el único. Por el contrario, fue uno más, aunque siempre destacado y peculiar, de los barrios periféricos que se desarrollaron a orillas de los caminos radiales de salida de Madrid. Y como los otros, su crecimiento fue anárquico, al margen de cualquier plan o trazado previo. El rápido crecimiento de su población se debió, obviamente, a su proximidad a la aglomeración capitalina. Por ello Tetuán devino un imán para los inmigrantes, y sus habitantes originarios fueron mezclándose progresivamente con los recién llegados y sus descendientes, hasta construir la actual población del distrito. Por ello, crecimiento demográfico, transformaciones espaciales y cambios en los modos de vida asociados al tránsito de pueblo a barrio metropolitano constituyen probablemente los tres ejes que deberían vertebrar la reconstrucción del pasado de Tetuán.

Y es que si echamos la vista atrás, recordaremos que a mediados del siglo XIX las condiciones de vida que los campesinos soportaban eran durísimas. Habían sido

desposeídos de sus medios de subsistencia y en el campo se había establecido un sistema en el que el cacique dictaba el salario. Este solía ser totalmente insuficiente para cubrir las necesidades mínimas, de tal modo que los jornaleros prácticamente se morían de hambre, sobre todo en algunas regiones españolas como Andalucía y Extremadura en las que el trabajo era de temporada, con lo que el problema se agravaba hasta el límite.

Para esta situación, el campesino tenía muy pocas soluciones; podía optar por mendigar, enrolarse en el ejército o emigrar a la ciudad. Esta última solución fue la que tomaron miles de ellos y la causa de que las ciudades absorbieran gran cantidad de gentes del campo. En 1853 el diario *La Época* decía: “todos los días entran en Madrid de 1.000 a 1.500 gallegos en busca de trabajo. Estos infelices que huyen de su país y del hambre vienen por el camino pidiendo limosnas y llegan en un estado realmente deplorable¹³²”. Pero una vez llegado a la ciudad el labriego se encontraba con nuevas y desconocidas dificultades. En primer lugar, la urbe era un medio hostil y diferente, encontrándose con que aquellos conocimientos o habilidades que durante toda su vida le habían servido para ganarse el sustento ahora no le servían para nada. El único trabajo que podía desempeñar por lo general quedaba reducido al de jornalero. Pero, “la incipiente industrialización madrileña se ve incapaz de absorber los contingentes de mano de obra que el campo le envía. Los recién llegados quedan, pues, condenados al subempleo, al paro encubierto. La documentación estadística los llamará jornaleros; la burguesía hablará de clases menesterosas, término que los republicanos sustituirán casi siempre por el de clases trabajadoras. (...) Un jornalero que consiga trabajar diariamente, lo que no se produce con frecuencia, alcanzará unos ingresos mensuales máximos de 120 reales. (...) A mediados del siglo, en Madrid, el alquiler de una casa sórdida sin ventilación, y en condiciones de hacinamiento supera los 40 reales mensuales. Una buhardilla puede encontrarse por 30 reales. Al jornalero le quedan 50 ó 60 reales para alimentar a su familia; teniendo en cuenta el elevado precio de los artículos alimenticios, el alimento básico en la mesa del jornalero es el pan. Un kilo diario de pan de la peor calidad supone un desembolso mensual que oscila entre 38 y 45 reales en épocas de normalidad. Alguna sardina, un trozo de tocino o un pote de garbanzos completarán la dieta básica del jornalero. Productos como la leche o la carne brillan por su ausencia. En resumen, una dieta pobre en proteínas que apenas sirve para

¹³² *La Época*, 14 de mayo de 1853

reproducir la fuerza del trabajo. En todo caso, las pésimas condiciones de habitabilidad y la frágil alimentación del jornalero le harán fácilmente vulnerable a todo tipo de epidemias¹³³»

Los lugares de asentamiento de esta población, como hemos visto a lo largo del trabajo, fueron los pertenecientes al Extrarradio madrileño; en ellos, estos emigrantes van enraizando su vida, al tiempo que adquieren unas formas de vida muy singulares, que tendrán un tanto por ciento de urbanas y un tanto por ciento de rurales. Como dice Martínez de Pisón refiriéndose a Cuatro Caminos: “Esta población, que, se concentra en Cuatro Caminos, como en otros suburbios madrileños, carece de tradiciones comunes; ha de creárselas en él bajo la presión de la nueva realidad a la que adaptarse y que acaba por conformar entre sus hombres vínculos de solidaridad. El sentimiento común es el de protesta y descontento de su condición, el de un grupo que ha quedado a la intemperie social. Nace así en Madrid una nueva clase obrera, el proletariado urbano localizado en su cintura periférica¹³⁴”. Las condiciones de vida que esta gente soportó fueron muy duras. Desarraigados de su ambiente natural, teniendo que vivir con una total falta de condiciones, a veces sin ingresos o con un trabajo que no alcanzaba para poder abastecerse de lo más imprescindible, con jornadas laborales que podían variar entre las dieciséis horas, como los tahoneros, las doce horas para los obreros del gas, y las ocho, pero éstas sólo en los casos de oficios peligrosos, como los de canteros y marmolistas, y careciendo, en fin, de toda condición que pudiera llamarse de dignidad humana.

Y así fue la vida en Tetuán durante los primeros treinta años del siglo XX. Una barriada que surge como consecuencia del proceso de expansión de Madrid y que llegará hasta 1948, año de la anexión con la capital, en una situación, si no de manifiesta dependencia, al menos de íntima relación con Madrid.

Tetuán, mosaico urbano donde los haya; población que desarrolló unos fuertes lazos de comunidad; gentes que hicieron surgir de la nada, en el mismo lugar donde

¹³³ BAHAMONDE MAGRO, Ángel: *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX*. Madrid, Estudios de Historia Contemporánea, 1978.

¹³⁴ MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo: *El barrio de Cuatro Caminos*. Madrid, Estudios Geográficos, Instituto Juan Sebastián Elcano, 1964.

antaño estuvo instalado aquel ejército africano, a este distrito único, del que hoy recordamos su pasado lleno de vitalidad y esfuerzo.

Me gustaría terminar el presente trabajo con un fragmento de la obra *La Horda* de V. Blasco Ibañez, que recoge muy bien cómo era ese día a día de los habitantes de este tan peculiar distrito de Tetuán:

“Comenzó a despertar la vida en los Cuatro Caminos. Chirriaban varias puertas, marcando al abrirse grandes cuadrados de luz rojiza en el barro de la carretera (...). Todos mostraban gran prisa porque les dieran entrada, azarando con sus peticiones al de la báscula y a los otros empleados, que, envueltos en sus capas, escribían a la luz de un quinqué. Los cántaros sólo contenían leche en una mitad de su cabida. Mientras los carreteros aguardaban en el fielato, otros avanzaban hacia Madrid, con cántaros vacíos en busca de la fuente más cercana. Allí dentro del radio, sin temor al impuesto, se verificaba el bautizo, la multiplicación de la mercancía (...). Así como avanzaba el día, era más grande la afluencia de carros y cabalgaduras en la glorieta de los Cuatro Caminos. Llegaban de Fuencarral, de Alcobendas o de Colmenar con víveres frescos para los mercados de la villa. Junto a los cántaros de leche, descargábanse en el fielato cestones de pollos y conejos caseros. Sobre la platina de la báscula sucedíanse las especies alimenticias en sucia promiscuidad. Caían en ella corderillas degollados, con las lanas manchadas de sangre seca y momentos después apilábanse en el mismo sitio los quesos y los cestos de verduras (...).

La invasión de los traperos hacía más densa al avanzar el día. Sus ligeros carros en forma de cajón eran de un azul rabioso, con un óvalo encarnado en que se consignaba el nombre del dueño. Venían de Bellas Vistas y de Tetuán, de Flajanes y de las Carolinas (...).

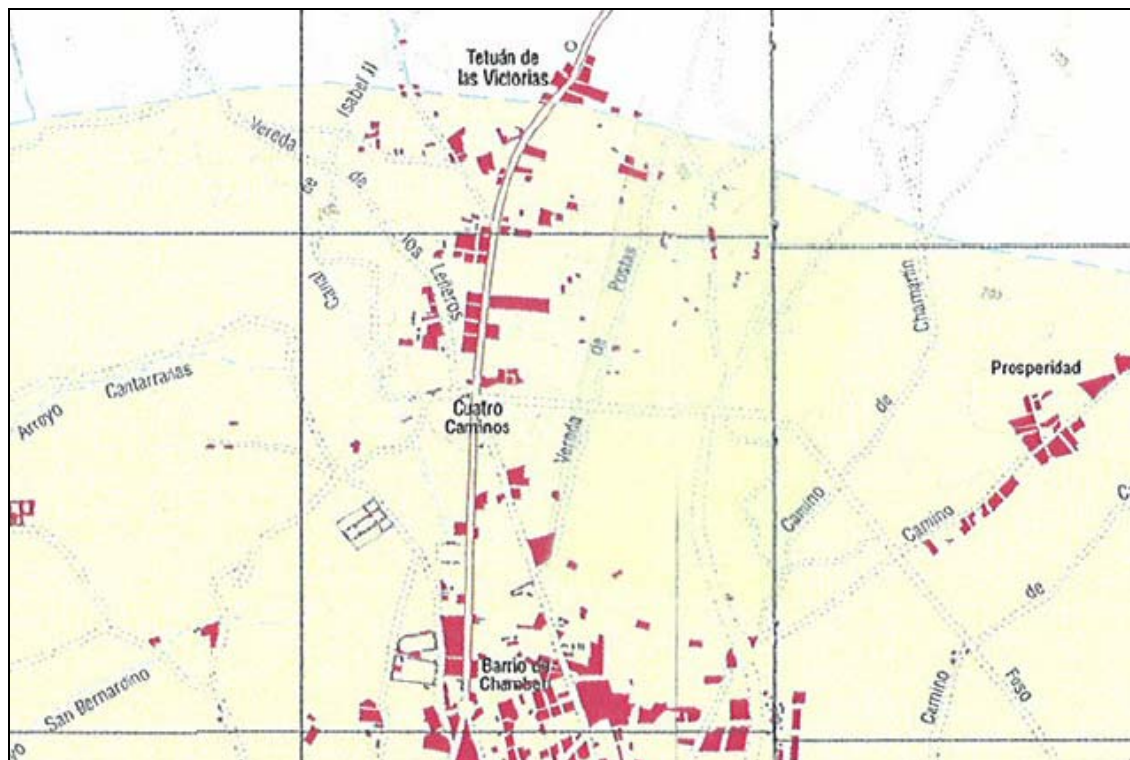
Una tromba de peatones invadió el camino. Eran los vecinos, obreros que marchaban hacia Madrid. Salían de las calles inmediatas a Estrecho y a

Punta Brava, de todos los lados de Cuatro Caminos, de las casuchas de la vecindad, con sus corredores lóbregos y sus puertas enumeradas, míseros avisperos de la pobreza”.

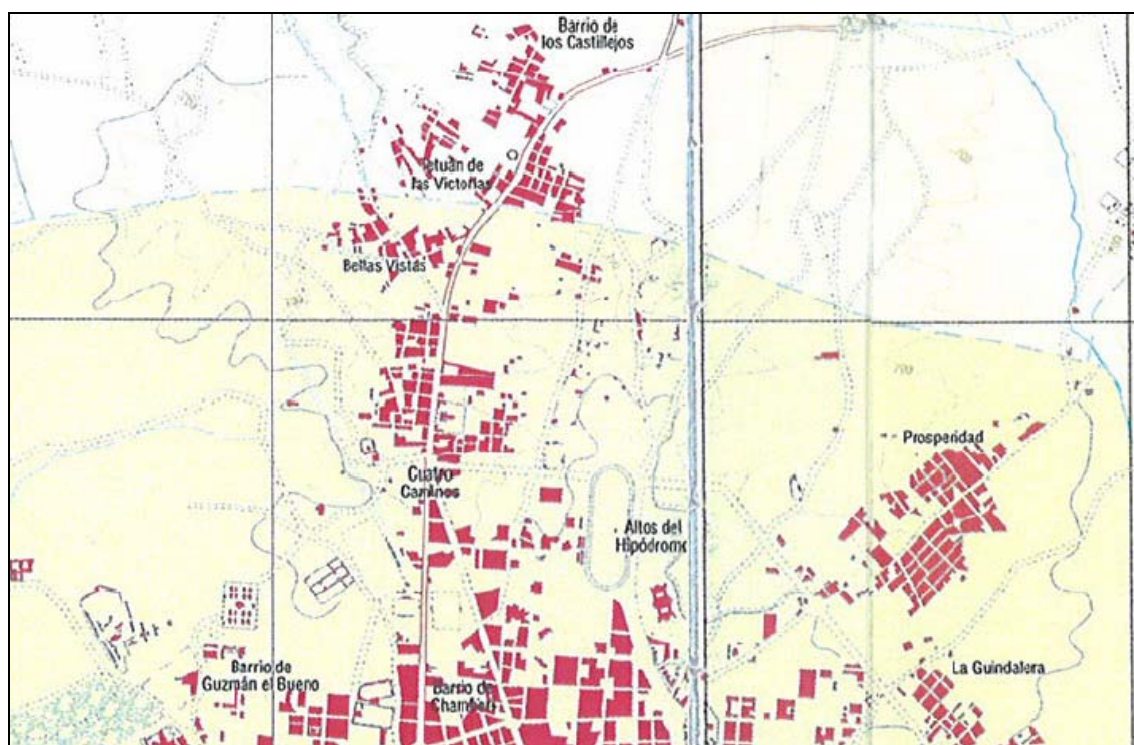
E) ANEXOS

ANEXO 1: Evolución del Extrarradio Norte Madrileño: el caso de Tetuán.

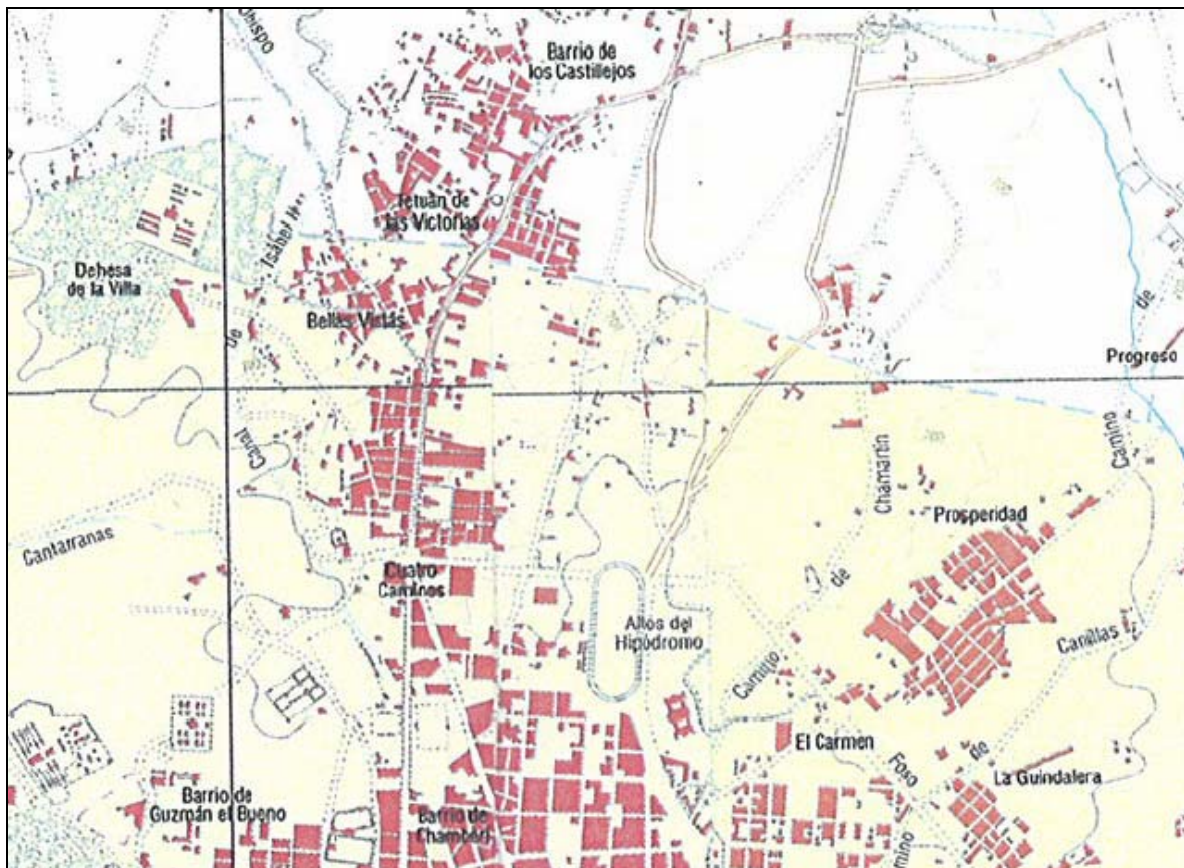
Mapa 1: 1875



Mapa 2: 1900



Mapa 3: 1916



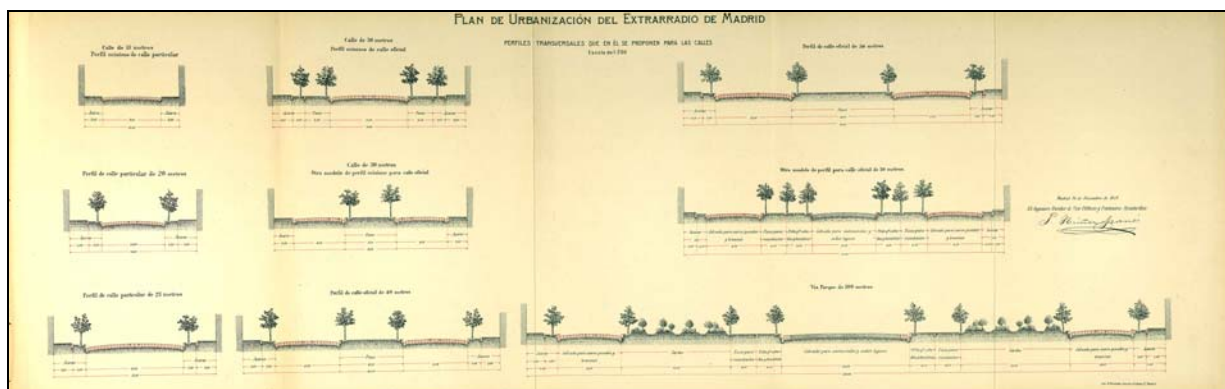
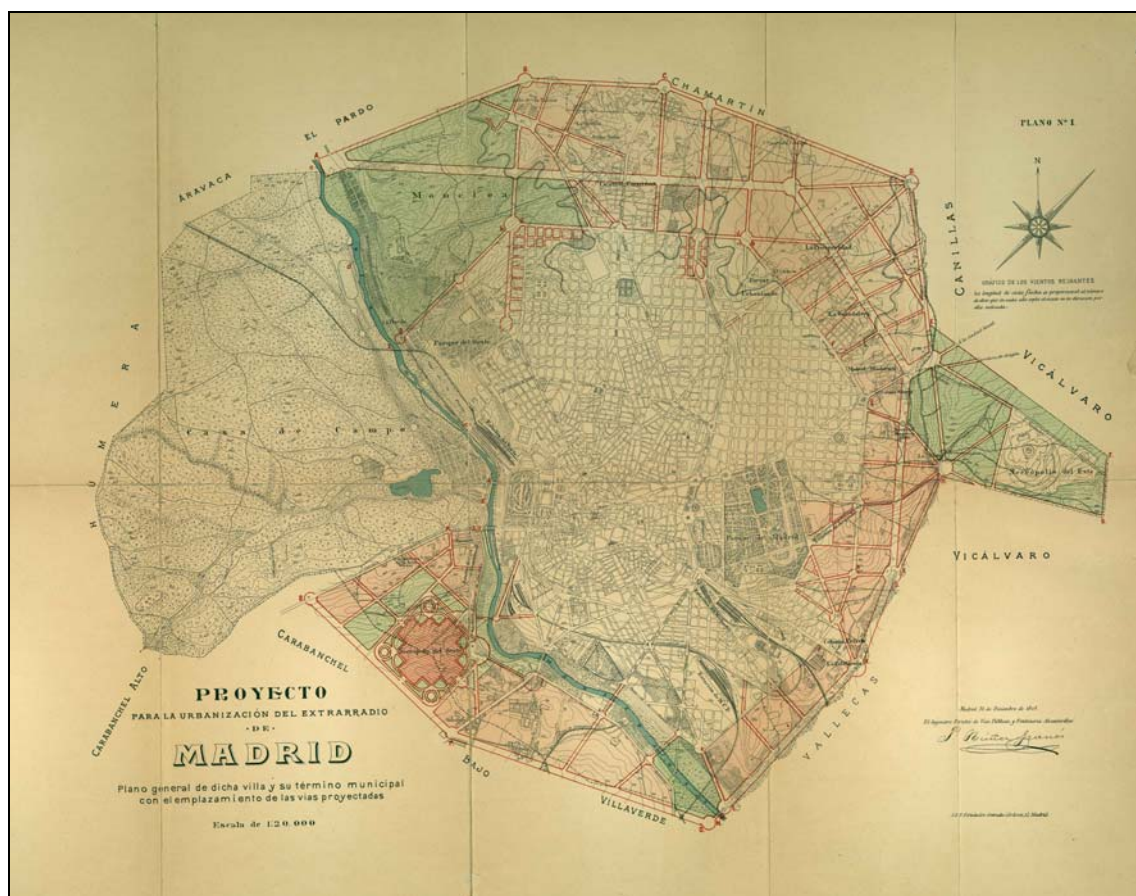
Al comenzar la etapa de la restauración alfonsina (Ver Mapa 1), la ciudad, aunque ya germinada su futura evolución, mantiene aún un casco urbano apenas diferenciado del Madrid histórico (con los iniciales desarrollos de Salamanca, Chamberí, Argüelles y Peñuelas). Pero a lo largo de las principales carreteras (de Francia, Aragón, Valencia, Andalucía...) van apareciendo núcleos de población que llegan a los límites del término municipal (definido en su extremo este por el arroyo Abroñigal); de particular atención, premonitorio del futuro crecimiento de la ciudad, es la carretera de Francia: partiendo del encuentro de las calles de Fuencarral y San Bernardo en el ya bastante conformado barrio de Chamberí, muestra un importante desarrollo de edificación, con los importantes núcleos de Cuatro Caminos y Tetuán.

En el comienzo de siglo la extensión de Madrid (Ver Mapa 2), todavía sin ocupar el Ensanche, acelera, más allá de las rondas, el crecimiento espontáneo y sin planificar, muy visible a lo largo de las principales carreteras radiales; superado el medio millón de habitantes, el crecimiento de la población empieza a ser,

preocupantemente, más rápido en la periferia que en el núcleo urbano. Los vigorosos núcleos de Tetuán y Vallecas escapan ya del término municipal; fuera de éste, más allá del límite del arroyo Abroñigal, aparecen ya construidas las primeras parcelas de la Ciudad Lineal; y también, junto a la carretera de Vicálvaro, y todavía en construcción, la Necrópolis del Este.

Con respecto a 1900, a la altura de 1916 (Ver Mapa 3) ya se observa un ligero avance del Ensanche y una destacada consolidación de los núcleos que crecen, más allá de las rondas, a lo largo de las carreteras radiales: Prosperidad (en la de Hortaleza), La Elipa y el barrio de la Concepción (en la de Aragón), Puente de Vallecas y Nueva Numancia (en la de Valencia), Porvenir y Terol (en la de Carabanchel), Campamento y Cuatro Vientos (en la de Extremadura). Y, por supuesto, a todos ellos hay que añadir Cuatro Caminos, ya incorporado al casco urbano, Bellas Vistas, Tetuán y Castillejos (en la de Francia). También en estos años se establece una mejor conexión entre sí de los pueblos de la periferia, sustituyendo los caminos por carreteras.

ANEXO 2: Proyecto para la urbanización del Extrarradio de Madrid. De Pedro Núñez Granés.



ANEXO 3: Número de edificios y tiendas por calle y media de alquileres. Bellas vistas (1905)

	TOTAL EDIFICIOS	PISOS QUE NO INDICAN ALQUILER O ESTÁN EN PROPIEDAD	TIENDAS	MEDIA ALQUILER (EN PESETAS)
Aceiteros	12	3	10	12,14
Acequia Norte	2	1	0	0
Acequia Sur	1	0	0	13,5
Adrián Pulido	3	2	0	14,82
Alejandro Rodríguez	7	5	0	8,04
Almansa	145	12	14	14,52
Alonso Núñez	28	0	0	7,21
Alvarado	74	2	4	10,5
Ambrosio Vallejo	30	1	0	8,7
Barón de Ortega	3	0	1	25
Berruguete	65	3	3	6,5
Bravo Murillo	226	6	60	14,67
Burgos	12	0	1	11,68
Carlos de la Torre	26	2	0	14,23
Carlos Rubio	42	1	1	9,32
Carnicer	124	8	4	9,93
Castilla	130	6	5	8,36
Castillejos	9	2	0	8,78
Constructora Benéfica	17	0	0	12,83
Dehesa de la Villa	43	1	4	9,1
Fernando Ossorio	17	0	0	9,33
Francisco Salas	5	2	0	13,8
Garellano	51	3	3	11
Goiri	12	0	1	8,26
Jerónima Llorente	10	4	3	10,23
Joaquín Arjona	12	1	0	13,22
José Calvo	16	4	0	8,31
Juan de la Encina	10	0	1	8,55
Juan del Risco	21	1	0	9,45
Juan Pantoja	26	2	5	9,96
Las Carolinas	52	4	8	8,95
Las Margaritas	1	3	3	9,2
López de Haro	10	1	0	17,67
Lorenza Correa	29	1	0	10,75
Lorenzana	2	0	0	16,75
Luis Misson	7	0	0	11,87
María Zayas	6	0	0	18,67
Mariano Fernández	8	0	0	9,4
Miguel Rubiales	39	0	0	11,38
Navarra	3	5	4	11,58
Oudrid	3	0	0	15
Pamplona	12	1	0	10,79
Paravicanos	2	0	0	11
Partidor de Aguas	42	0	0	12
Paseo de la Dirección	7	1	0	17,75
Pedro Barreda	5	1	0	10,32
Pedro Tejeira	15	4	0	10

Peral	2	1	0	9
Rita Luna	17	0	0	12,13
San Raimundo	147	4	2	15,55
Santa Juliana	32	0	0	14,46
Tenerife	81	3	3	13,89
Topete	79	3	3	14,05
Wad-Ras	4	0	0	17,17
TOTAL	1784	104	143	MEDIA DE ALQUILER DE VIVIENDA: 10,01

Fuente: elaboración propia a partir de las hojas de empadronamiento de Madrid (1905)

ANEXO 4: Tiendas y Edificios destacables de Bellas Vistas y alquiler de los mismos

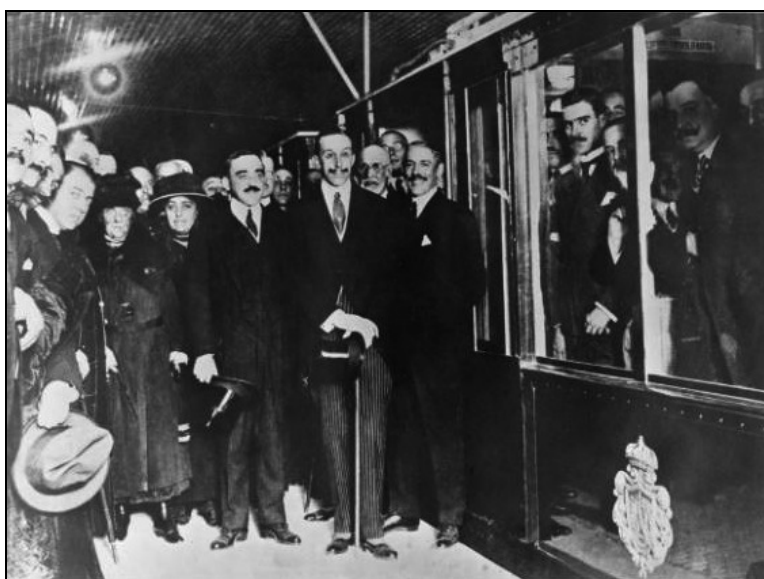
TIENDA / EDIFICIOS	CALLE	ALQUILER (pesetas/ mes)	TIENDA / EDIFICIOS	CALLE	ALQUILER (pesetas / mes)
Alpargatería	Bravo Murillo	40	Dorador y Tintes	Berruguete	15
Alpargatería	Berruguete	15	Droguería	Bravo Murillo	45
Asilo de Noche Municipal	Aceiteros	Propiedad	Economato Obrero	Carnicer	16,1
Asilo de Noche Municipal	Aceiteros	Propiedad	Escuela Católica de Niños	Aceiteros	30
Asilo de Noche Municipal	Aceiteros	Propiedad	Espartería	Bravo Murillo	20
Asilo de Noche Municipal	Aceiteros	Propiedad	Espartería	Bravo Murillo	27,5
Asilo del Monte	Aceiteros	No indicado	Estación de Tranvías	Bravo Murillo	20
Barbería	Bravo Murillo	17	Estación de Tranvías	Bravo Murillo	10
Barbería	Bravo Murillo	30	Estanco	Bravo Murillo	No indicado
Barbería	Bravo Murillo	30	Fábrica de Gorras	San Raimundo	40
Barbería	Almansa	30	Fábrica de Hules	Navarra	20
Barbería	Navarra	25	Ferretería y Curtidos	Bravo Murillo	82,5
Barbería	Topete	8	Fundidor de Metal	Bravo Murillo	15
Barbería	Las Carolinas	15	Granos y paja	Bravo Murillo	No indicado
Bodegón	Dehesa de la Villa	18,75	Guarnecería	Castilla	8
Bodegón	Almansa	20	Hotel	Burgos	25
Botería	Bravo Murillo	15	Hotel	Pedro Tejeira	25
Cacharrería	Bravo Murillo	27,5	Hotel	Almansa	35
Cacharrería	Bravo Murillo	20	Hotel	Jerónima Llorente	30
Cacharrería	Bravo Murillo	25	Hotel	Jerónima Llorente	19
Cacharrería	Bravo Murillo	No indicado	Hotel	Tenerife	25
Cacharrería	Almansa	20	Hotel	Alvarado	25
Cacharrería	Carnicer	16,1	Hotel	San Raimundo	7,5
Cacharrería	Navarra	17,5	Huacería	Dehesa de la Villa	No indicado
Cacharrería	Garellano	16	Lechería	Almansa	19
Café	Bravo Murillo	85	Lechería	Juan Pantoja	25
Carbonería	Bravo Murillo	45	Macería	Bravo Murillo	40
Carbonería	Castilla	15	Mangos y Carpintería	Bravo Murillo	9
Carbonería	Almansa	22	Merendero	Barón de Ortega	100
Carbonería	Carnicer	17,5	Merendero	Aceiteros	20
Carbonería	Las Carolinas	15	Merendero	Aceiteros	150
Carnicería	Bravo Murillo	15	Panadería	Bravo Murillo	15
Carnicería	Goiri	19	Panadería	Almansa	75
Carnicería	Bravo Murillo	42,5	Panadería	Almansa	19
Carpintería	Bravo Murillo	27,5	Panadería	Las Carolinas	Propiedad
Carpintería	Juan Pantoja	15	Restaurante	Bravo Murillo	150
Carros de Transporte	Las Margaritas	15	Taberna	Carlos Rubio	20
Casa de Comidas	Bravo Murillo	35	Taberna	Bravo Murillo	30
Casa de Comidas	Bravo Murillo	25	Taberna	Bravo Murillo	20
Casa de Comidas	Almansa	47	Taberna	Bravo Murillo	45
Casa de Comidas	Alvarado	18	Taberna	Bravo Murillo	90
Comestibles	Dehesa de la Villa	15	Taberna	Bravo Murillo	31,5
Comestibles	Bravo Murillo	120	Taberna	Bravo Murillo	12,5
Comestibles	Bravo Murillo	20	Taberna	Castilla	15
Comestibles	Bravo Murillo	60	Taberna	Almansa	20
Comestibles	Bravo Murillo	65	Taberna	Almansa	20
Comestibles	Castilla	25	Taberna	Almansa	20
Comestibles	Castilla	25	Taberna	Juan Pantoja	20

Comestibles	Almansa	35	Taberna	Las Carolinas	Propiedad
Comestibles	Jerónima Llorente	11	Tienda (No indicada)	Bravo Murillo	No indicado
Comestibles	Juan Pantoja	25	Tienda (No indicada)	Bravo Murillo	120
Comestibles	Juan Pantoja	15	Tienda (No indicada)	Bravo Murillo	No indicado
Comestibles	Tenerife	25	Tienda (No indicada)	Navarra	30
Comestibles	Tenerife	20	Tienda (No indicada)	Topete	30
Comestibles	Garellano	40	Tienda (No indicada)	Las Margaritas	15
Comestibles	Garellano	27,5	Tienda de Niños	Almansa	15
Comestibles	Las Carolinas	No indicado	Tienda de Ropa	Las Carolinas	Propiedad
Comestibles	Las Carolinas	25	Trapería	Bravo Murillo	15
Comestibles	Las Margaritas	40	Trapería	Carnicer	45
Confitería y Pastelería	Bravo Murillo	Propiedad	Trapería	Juan de la Encina	22
Despacho de Vinos	Bravo Murillo	40	Ultramarinos	Bravo Murillo	15
Despacho de Vinos	Bravo Murillo	80	Ultramarinos	Bravo Murillo	150
Despacho de Vinos	Bravo Murillo	10	Ultramarinos	Bravo Murillo	45
Despacho de Vinos	Bravo Murillo	95	Ultramarinos	Alvarado	40
Despacho de Vinos	Bravo Murillo	95	Ultramarinos	Topete	40
Despacho de Vinos	Bravo Murillo	60	Ventorro	Dehesa de la Villa	17,5
Despacho de Vinos	Berruguete	15	Veterinario	Bravo Murillo	40,2
Despacho de Vinos	Aceiteros	40	Vinos	Bravo Murillo	No indicado
Despacho de Vinos	Aceiteros	25	Yesería	Bravo Murillo	17,5
Despacho de Vinos	Alvarado	10	Zapatería	Bravo Murillo	15
Despacho de Vinos y Aguardientes	Bravo Murillo	23	Zapatería	Las Carolinas	15
Despacho de Vinos y Aguardientes	Bravo Murillo	100			

ANEXO 5: FOTOGRAFÍAS DE ÉPOCA



Panorámica de Tetuán desde la calle Bravo Murillo, 1929.



Inauguración de la Estación de Metro de Cuatro Caminos por el rey Alfonso XIII (1919)



Carretera Mala de Francia, actual Bravo Murillo (1927)



Grupos de pobres rebuscando en las montañas de basura procedentes de Madrid que eran arrojadas por los traperos en Tetuán de las Victorias (1930).



Carretera Mala de Francia, actual Bravo Murillo (1930)



Plaza de toros de Tetuán (1930)

F) BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO PEREIRA, José Ramón: *La Ciudad Lineal de Madrid*. Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos, 1998.
- ALVAR EZQUERRA, Alfredo (Coord.): *Visión histórica de Madrid. Siglos XVI al XX. Madrid*, Colección Torre de los Lujanes, 1991.
- AMO DEL AMO, María Cruz del: *Mujer, familia y trabajo. Madrid 1850-1900*. Málaga, Atenea – Estudios sobre la Mujer y Universidad de Málaga, 2010.
- ÁLVAREZ ORELLANA, María Francisca: *La dinámica urbana en la periferia norte de Madrid* (Tesis Doctoral). Madrid, Universidad Complutense de Madrid, Servicio de Publicaciones, 2020.
- APARISI MOCHOLI, Antonio: *Tetuán*. Madrid, Fascículos de Espasa Calpe, 1979.
- ARANGUREN, José Luis: *Moral y sociedad. Introducción a la moral social española del siglo XIX*. Madrid, Taurus, 1992.
- AYMONINO Carlo: *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili S.A., 1978.
- AZORÍN, Francisco: *Madrid y el Metro caminan juntos*. Madrid, Editorial Rubiños, 1997.
- BAHAMONDE MAGRO, Ángel.: “El mercado de mano de obra madrileña, 1850 – 1874”. En *Estudios de Historia Social*, vol. 15. Madrid, Ministerio de Trabajo, 1976.
- BAHAMONDE MAGRO, Ángel: “La historia urbana”. En: FUSI AIZPURÚA, Juan Pablo (ed.): *La historia en el 92*, Madrid, Ayer, nº 10 (1993).
- BAHAMONDE MAGRO, Ángel y TORO MÉRIDA, Julián: *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX*. Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores S.A., 1978.
- BAHAMONDE MAGRO, Ángel; BERNAL, A.M.; CARNERO, T.; FERNÁNDEZ CLEMENTE, E.; JULIÁ, S.; NOREÑA, M.T.; DE RIQUER, B.; SÁNCHEZ JIMÉNEZ, J y otro: *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*. VIII Coloquio de Historia Contemporánea de España, dirigido por M. Tuñón de Lara. Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores S.A., 1992.
- BAHAMONDE MAGRO, Ángel Y OTERO CARVAJAL, Luis Enrique: *La sociedad madrileña durante la Restauración.1876-1931*. Terceros Coloquios de “Historia Madrileña”. Dos volúmenes. Madrid, Consejería de Cultura, 1989.

- BAHAMONDE MAGRO, Ángel y OTERO CARVAJAL, Luis Enrique: “Madrid, de territorio fronterizo a región metropolitana”. En FUIS AIZPURÚA, Juan Pablo: *España. Autonomías*. Espasa Calpe, Madrid, 1989.
- BAREA, Arturo: *La Forja* (primera entrega de la saga *La Forja de un Rebelde*). 1941
- BAROJA, Pío: *La Busca* (1904)
- BAROJA, Pío: *Vitrina pintoresca* (1935)
- BEASCOECHEA GANGOITI, José María; GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel y NOVO LÓPEZ, Pedro A.: *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*. Bilbao, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, 2006.
- BERRY, Brian: *Consecuencias humanas de la urbanización*. Madrid, Ediciones Pirámide, 1975.
- BLASCO IBÁÑEZ, Vicente: *La Horda* (1905).
- BRANDIS, Dolores: *El paisaje residencial en Madrid*. Madrid, Ministerio de Obras Publicas y Urbanismo, Dirección General de Acción Territorial y Urbanismo, 1983
- BRAVO MORATA, Federico: *Historia de Madrid*. Vol. 3: “Desde Alfonso XII a la Semana Trágica”. Madrid, Fenicia, 1985.
- BUERO RODRÍGUEZ, Carlos (coord.): *Atlas de la ciudad de Madrid*. Madrid, Consorcio para la organización de Madrid Capital Europea de la Cultura, 1992.
- BUSTELO, Francisco: *Población española y población madrileña en el siglo XIX*. Madrid, Instituto de Estudios Madrileños y Aula de Cultura, 1983.
- CANOSA ZAMORA, Elia; OLLERO CARRASCO, Jesús; PENEDO COBO, Javier; y RODRÍGUEZ CHUMILLAS, Isabel: *Historia de Chamberí*. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, 1988.
- CAÑADA, Facundo: *Guía de Madrid y pueblos colindantes*. Madrid, Est. Tip. De A. Margo, 1902.
- CAPEL, Horacio: *Capitalismo y morfología urbana en España*. Barcelona, Libros de Cordel, 1977.
- CAPEL MARTÍNEZ, Rosa María (coord.): *Mujer y sociedad en España. 1700-1975*. Madrid, Ministerio de Cultura y Dirección General de Juventud y Promoción Socio-Cultural, 1982.
- CARBALLO BARRAL, Borja: *Los orígenes del Moderno Madrid: El Ensanche Este (1860-1878)*. Tesis Diploma de Estudios Avanzados (D.E.A.). Universidad Complutense de Madrid, 2007.

- CARBALLO BARRAL, Borja: “Una apuesta por la nueva Historia Urbana”. En I Encuentro de Jóvenes Investigadores en Historia Contemporánea de la Asociación de Historia Contemporánea. Zaragoza, septiembre de 2007.
- CARBALLO BARRAL, Borja; VICENTE ALBARRÁN, Fernando y PALLOL TRIGUEROS, Rubén: “Hacia una ciudad segregada: rasgos comunes y diferenciales del primer desarrollo del Ensanche madrileño en sus tres zonas (1860-1880)”. En *VIII Congreso de la Asociación de Demografía Histórica*. Mahón, mayo de 2007.
- CARBALLO BARRAL, Borja; VICENTE ALBARRÁN, Fernando y PALLOL TRIGUEROS, Rubén: “Entre palacetes y corralas. Procesos de segregación socioespacial en el nuevo Madrid (1860-1905)”. En *IX Congreso de Historia Contemporánea de la Asociación de Historia Contemporánea*. Murcia, Septiembre de 2008
- CARBALLO BARRAL, Borja; VICENTE ALBARRÁN, Fernando y PALLOL TRIGUEROS, Rubén: “Madrid, a las puertas de la Modernidad”. En *IX Congreso de Historia Contemporánea de la Asociación de Historia Contemporánea*. Murcia, Septiembre de 2008.
- CARBALLO BARRAL, Borja; VICENTE ALBARRÁN, Fernando y PALLOL TRIGUEROS, Rubén: “Del taller a la gran fábrica, del ultramarinos a la gran empresa: la evolución del mercado de trabajo madrileño entre 1860 y 1930”. En *IX Congreso de Historia Contemporánea de la Asociación de Historia Contemporánea*. Murcia, Septiembre de 2008.
- CARBALLO BARRAL, Borja; VICENTE ALBARRÁN, Fernando; y PALLOL TRIGUEROS, Rubén: *El Ensanche de Madrid. Historia de una capital*. Madrid, Editorial Complutense, 2008.
- CARBALLO BARRAL, Borja; VICENTE ALBARRÁN, Fernando; RODRÍGUEZ MARTÍN, Nuria y PALLOL TRIGUEROS, Rubén: “De aduar marroquí a metrópoli europea: Madrid entre dos siglos: 1860-1936”. En *Coloquio sobre la Ciudad y la Modernización en la España Contemporánea*. Cádiz, Abril de 2009.
- CARDONA HERRERO, Sergio y GÓMEZ CEBALLOS, Buenaventura: *Apuntes para una historia de Tetuán*. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, Junta Municipal del Distrito de Tetuán, 1982.
- CASTRO, Carlos María de: *Memoria descriptiva del anteproyecto de Ensanche de Madrid*. Madrid, 1860
- CHICOTE, César: *La vivienda insalubre en Madrid: Memoria presentada al Excmo. Sr. Vizconde de Eza*. Madrid, Imprenta Municipal, 1914

- CHICOTE, César: *Reorganización del servicio de la limpieza de Madrid: informe elevado a la Alcaldía Presidencia por C. Chicote*. Madrid, Imprenta de Ricardo Fé, 1906.
- CHICOTE, César: *El servicio municipal de la desinfección en Madrid*. Madrid, Tipografía Moderna de T. Osácar, 1901.
- CHUECA GOITIA, Fernando: *Madrid, ciudad con vocación de capital*. Santiago de Compostela, Biblioteca de Bolsillo Pico Sacro, 1974.
- CHUECA GOITIA, Fernando: “La transformación de la ciudad”. En *Revista de Occidente*. Diciembre de 1968.
- CONDE, Rosa: *Familia y cambio social en España*. Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas, 1982
- CORRAL, José del: *La vida cotidiana en el Madrid del siglo XIX*. Madrid, Ediciones la Librería, 2001.
- CORRAL, José del: “Tetuán de las Victorias. Nacimiento y desarrollo de una barriada madrileña”. En *Villa de Madrid*, número 54, 1977.
- DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA, Clementina: *Arquitectura y cuestión social en Madrid en la segunda mitad del siglo XIX*. (Tesis Doctoral). Dos volúmenes. Madrid, Editorial Universidad Complutense de Madrid, 1981.
- DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA, Clementina: *Arquitectura y clases sociales en el Madrid del siglo XIX*. Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores S.A., 1986.
- DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA, Clementina: “Apuntes sobre el problema de la vivienda obrera en el Madrid de la segunda mitad del siglo XIX”. Separata de los *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, tomo XVIII. Madrid, 1980.
- DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA, Alicia y LÓPEZ MARSA, Flora: *Historia de Tetuán*. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, 1987
- DÍEZ DE BALDEÓN, Alicia: *La construcción de la Ciudad Lineal de Madrid*. Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1993.
- ELORZA, Antonio: “Los movimientos sociales en el Madrid de Galdós: del pueblo en armas a la organización obrera”. En *Madrid en Galdós, Galdós en Madrid*. Madrid, Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura, 1998.
- ESPADAS BURGOS, Manuel: “El Madrid de la Restauración”. En ALVAR EZQUERRA, Alfredo (Coord.): *Visión histórica de Madrid. Siglos XVI al XX*. Madrid, Colección Torre de los Lujanes, 1991.
- EZQUERRA ABADÍA, Ramón: *El Madrid del siglo XIX ante los extranjeros*. Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, Aula de Cultura, 1982.

- FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor: *Historia del reinado de Alfonso XIII*. Barcelona, Montaner y Simon S.A., 1977.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, Antonio: *Madrid hace un siglo. En torno a 1900*. Madrid, Arbor, 2001.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, Antonio: *Epidemias y sociedad en Madrid*. Barcelona, Editorial Vicens-Vives, 1985.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, Antonio: “Historia y política”. En *Madrid en Galdós, Galdós en Madrid*. Madrid, Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura, 1998.
- FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, Ángel: *El futuro Madrid. Paseos mentales por la capital de España, tal cual es y tal cual debe dejarla transformada la revolución*. Barcelona, Los Libros de la Frontera, 1975.
- FRANCO RODRÍGUEZ, José: *Las subsistencias. Carnes y demás alimentos sustitutivos de consumos e impuestos municipales: la salud de Madrid*. Madrid, Librería Española y Extranjera, 1910.
- FUSI AIZPURÚA, Juan Pablo: *Introducción a España. Autonomías*. Madrid, Espasa-Calpe, 1989.
- GARCÍA BALLESTEROS, Aurora y DOLORES BRANDIS, Isabel: *Los movimientos migratorios de la población de Madrid*. Madrid, CSIC – Instituto de Sociología “Jaime Balmes”, 1978.
- GARCÍA VALCÁRCEL, Reyes y ÉCIJA MORENO, Ana María: *... de antes de la guerra. La vida cotidiana en Madrid entre 1900 y 1936 contada por sus protagonistas*. Madrid, Ediciones La Librería, 1997.
- GAVIRA, CARMEN “Núñez Granés: ingeniería y urbanismo en España (1900-1924)”. En *Ciudad y Territorio*, número 66. Octubre – Diciembre 1985.
- GEA ORTIGAS, María Isabel: *El Madrid desaparecido*. Madrid, Ediciones La Librería, 1992.
- GIBSON, Ian: *El Metro de Madrid*. Editado por la Compañía Metropolitana de Madrid, 1985.
- GONZÁLEZ YANCI, María Pilar: *El transporte configurador del desarrollo metropolitano de Madrid. Del inicio del ferrocarril al metro ligero, siglo y medio de historia*. Madrid, Anales del Instituto de Estudios Madrileños (Consejo Superior de Investigaciones Científicas), 2006.
- GONZÁLEZ YANCI, María Pilar: *Los accesos ferroviarios a Madrid: su impacto en la geografía urbana de la ciudad*. Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1977.

- GONZÁLEZ YANCI, María Pilar: “Fernández de los Ríos, el republicano que soñó la transformación de Madrid”. En el ciclo de conferencias *El Madrid de la I República*. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, Área de Cultura, Educación, Juventud y Deportes e Instituto de Estudios Madrileños (CSIC), 2002.
- GUTIÉRREZ, Diego: *Tranvías de Madrid*. Madrid, La Librería, 2001.
- HARVEY, David: *Urbanismo y Desigualdad Social*. Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores S.A., 1992.
- HAUSER, Philip: *Madrid bajo el punto de vista médico-social*. Madrid, Editora Nacional, 1902, 2 volúmenes.
- HERMOSO DE MENDOZA, Antonio: *Monografía Geográfico-Histórica de Chamartín de la Rosa*. Madrid, 1929
- *Información de la ciudad*. Ayuntamiento de Madrid, Imprenta Municipal, Instituto Geográfico y Catastral, 1929.
- JOSÉ DE PRADES, Juana de: *Cuatro Caminos*. Madrid, Fascículos de Espasa Calpe, 1979.
- JUÁREZ GALLEGU, Miguel: *Tetuán, ayer y hoy*. Madrid, Universidad Pontificia de Comillas, 1989
- JULIÁ, Santos: *Madrid: el nacimiento de una capital*. En BAHAMONDE MAGRO, Ángel: y otros: *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*. VIII Coloquio de Historia Contemporánea de España. Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores, 1992
- JULIÁ, Santos; RINGROSE, David y SEGURA, Cristina: *Madrid. Historia de una capital*. Madrid, Alianza Editorial, 2000.
- LEAL, Jesús; CORTÉS, Luis; REQUESENS, Nuria: *La dimensión social del problema de la vivienda en Madrid*. Madrid, Estudios Territoriales, 1989.
- LÓPEZ, Julia: “Gran Madrid”. En *Estudios Geográficos*. Agosto-Noviembre de 1961.
- LÓPEZ GÓMEZ, Antonio: *Los transportes urbanos de Madrid*. Madrid, Instituto “Juan Sebastián Elcano” (CSIC), 1983.
- LÓPEZ SALLABERRY, José y ANDRÉS OCTAVIO, Francisco: *Memoria del proyecto sobre la reforma de la prolongación de la calle de Preciados y enlace de la Plaza del Callao con la calle de Alcalá*. Madrid, Imprenta Municipal, 1901.
- LOZA Y COLLADO, Emilio: *El servicio de agua en Madrid*. Madrid, 1903.

- LUQUE, Fernando: “Los zocos de Magerit en el siglo XX”. En *Blanco y Negro*, 2 de septiembre de 1917. Madrid.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo: “La formación de los suburbios madrileños en el paso del siglo XIX al XX”. En *Boletín del Seminario de Derecho Político*, número 31. Madrid, 1964.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, Eduardo: “El barrio de Cuatro Caminos”. En *Estudios Geográficos*, Instituto Juan Sebastián Elcano, XXV. Madrid, 1964.
- MARTÍNEZ MARTÍN, Jesús A.: *Lectura y lectores en el Madrid del siglo XIX*, Madrid, CSIC, 1991.
- MARTÍNEZ PALAZÓN, Juan: *Reina Victoria*. Madrid, Espasa – Calpe.
- MENÉNDEZ REXACH, Fernando: “El papel de las infraestructuras de transporte en la caracterización del planteamiento urbano: El caso del distrito de Tetuán” En *Ciudad y Territorio*, número 2, 1980.
- MESONERO ROMANOS, Ramón: *Memorias de un setentón*. Madrid, Ediciones Giner, 1975.
- MIGUEL, Amando de: *La población de Madrid en los primeros años del siglo XX*. Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, Aula de Cultura, 1984.
- MONTOLIÚ CAMPS, Pedro: *Enciclopedia de Madrid*. Planeta, Barcelona, 2002.
- MONTOLIÚ CAMPS, Pedro: *Madrid, 1900*. Madrid, Sílex, 1994.
- MORAL, Carmen del: *El Madrid de Baroja*. Madrid, Sílex, 2001.
- MORAL, Carmen del: *La sociedad madrileña fin de siglo y Baroja*. Madrid, Ediciones Turner, 1974.
- MORALES PARRA, Félix: *Tetuán de las Victorias*. Madrid, Gráficas Onofre Alonso, 1960.
- MUÑOZ LÓPEZ, Pilar: *Sangre, amor e interés. La familia en la España de la Restauración*. Madrid, Marcial Pons Estudios de Historia, 2001.
- NIELFA CRISTÓBAL, Gloria: “Las carbonerías y el abastecimiento de combustible a Madrid”.
- NIELFA CRISTÓBAL, Gloria: “El comercio y la industria a principios de siglo” En *Establecimientos tradicionales madrileños*. Cuaderno III. Madrid, Cámara de Comercio e Industria de Madrid, 1982.

- NIELFA CRISTÓBAL, Gloria: “El paso del siglo XIX al XX. La taberna y el trabajo” En *Establecimientos tradicionales madrileños*. Cuaderno II. Madrid, Cámara de Comercio e Industria de Madrid, 1981.
- NIELFA CRISTÓBAL, Gloria: *Los sectores mercantiles en Madrid en el primer tercio del siglo XX. Tiendas, comerciantes y dependientes de comercio*. Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1985.
- NÚÑEZ GRANÉS, Pedro: “Ideas generales sobre la urbanización de los alrededores de las grandes urbes”. Trabajo presentado al Congreso verificado en Zaragoza en 1908 por la Asociación española para el progreso de las ciencias. Madrid, Imprenta Municipal, 1908.
- NÚÑEZ GRANÉS, Pedro: “Vías públicas del Interior, Ensanche y Extrarradio. Memoria relativa a los trabajos efectuados en dichas vías en los años 1906, 1907 y 1908 con indicación de lo que precisa hacer para mejorar sus pavimentos”. Madrid, Imprenta Municipal, 1909.
- NÚÑEZ GRANÉS, Pedro: “Urbanización del Extrarradio de dicha Villa. Necesidad de llevar a cabo esta mejora urbana y beneficios que se obtendrán con su ejecución”. Madrid, Imprenta Municipal, 1912.
- NÚÑEZ GRANÉS, Pedro: *Proyecto para la urbanización del extrarradio de Madrid*. Madrid, Imprenta Municipal, 1910.
- ORTIZ ARMENGOL, Pedro: “El urbanismo madrileño y su evolución histórico-social”. En *Madrid en Galdós, Galdós en Madrid*. Madrid, Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura, 1998.
- OTERO CARVAJAL, Luis Enrique: “Las ciudades en la España de la Restauración, 1868-1939”. En *España entre Repúblicas, 1868-1939*. 2 vols. Volumen I. *VIII Jornadas de Castilla – La Mancha sobre investigación en Archivos*. Guadalajara, 2007.
- OTERO CARVAJAL, Luis Enrique: “La reducción de escala y la narratividad histórica”. En: *Cuadernos de Historia Contemporánea*. Número extraordinario de 2007.
- OTERO CARVAJAL, Luis Enrique: “Ocio y deporte en el nacimiento de la sociedad de masas: la socialización del deporte como práctica y espectáculo en la España del primer tercio del siglo XX”. En *Cuadernos de historia contemporánea*, nº 25, 2003.
- OTERO CARVAJAL, Luis Enrique: “Las telecomunicaciones en la España contemporánea, 1800 – 2000”, *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 29, 2007.
- OTERO CARVAJAL, Luis Enrique: “Tradición y modernidad en la España urbana de la Restauración” en GÓMEZ FERRER, Guadalupe y SÁNCHEZ,

Raquel (eds.): *Modernizar España. Proyectos de reforma y apertura internacional (1898 – 1914)*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2007.

- PALLOL TRIGUEROS, Rubén: *El distrito de Chamberí 1860 – 1880. El nacimiento de una ciudad*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2004.
- PALLOL TRIGUEROS, Rubén.: “Ciudad e identidad en el siglo XIX. El proceso de urbanización como proceso de fondo en la creación de nuevas identidades: jornaleros e inmigrantes en el Ensanche Norte de Madrid”. En *Actas del VII Congreso de Historia Contemporánea*. Santiago de Compostela, Septiembre de 2004.
- PALLOL TRIGUEROS, Rubén: “Chamberí ¿un nuevo Madrid? El primer desarrollo del Ensanche Norte madrileño, 1860 – 1880.” En: *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 24, 2004.
- PALLOL TRIGUEROS, Rubén: “Marginación, pobreza y delincuencia en el Madrid de la segunda mitad del siglo XIX: una aproximación microhistórica”. En CASTILLO, Santiago y OLIVER, Pedro: *Las figuras del desorden: heterodoxos, proscritos y marginados*. Madrid, Siglo XXI, 2006.
- PALLOL TRIGUEROS, R.: “De gentes de arrabal a madrileños de centro: el distrito de Chamberí 1860 – 1930”. En *VIII Congreso de la ADEH*. Mahón, 2007.
- PALLOL TRIGUEROS, R.: *El Madrid moderno: Chamberí (El Ensanche Norte), símbolo del nacimiento de una nueva capital, 1860 – 1931* (Tesis Doctoral). Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2009.
- PAZ MAROTO, José: “La urbanización del Extrarradio de Madrid”. En *Revista de Obras Públicas*, 1931.
- PESCADOR DEL HOYO, María del Carmen: *El Gran Madrid a comienzos de siglo*. Madrid, Anales del Instituto de Estudios Madrileños, Tomo XI, 1975.
- PINTO CRESPO, Virgilio (Dir.): *Madrid. Atlas histórico de la ciudad. 1850 – 1939*. Madrid, Fundación Caja de Madrid, 2001.
- POZO ANDRÉS, María del Mar del: *Urbanismo y educación. Política educativa y expansión escolar en Madrid (1900-1931)*. Madrid, Universidad de Alcalá de Henares, 1999.
- PRADOS DE LA PLAZA, Luis: *El Madrid de Mesonero Romanos, 1803-1882. Crónica política, social, romántica y costumbrista*. Madrid, Ediciones la Librería, 2003.
- REVENGA, Ricardo: *La muerte en Madrid: estudio demográfico*. Madrid, Tipografía de E. Teodoro, 1901

- RICCI, Cristián H.: *El espacio urbano en la narrativa del Madrid de la Edad de Plata (1900-1938)*. Madrid, Colección Literaria Breve, número 18 y CSIC, 2009
- RODRÍGUEZ CHUMILLAS, Isabel: “La modernización del sistema inmobiliario madrileño: vías de cambio y novedades en la promoción urbana del siglo XIX”, en BEASCOECHEA GANGOITI, José María, GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel y NOVO LÓPEZ, Pedro A.: *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*. Bilbao, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, 2006.
- RODRÍGUEZ MARTÍN, Nuria: “Ocio, consumo y publicidad en España: 1898 – 1920”. En *Modernizar España. 1898 – 1914. Proyectos de reforma y apertura internacional en torno a la Conferencia de Algeciras*. Congreso Internacional, Universidad Complutense de Madrid, 2006.
- RODRÍGUEZ MARTÍN, Nuria: “Anunciar es vender”: nacimiento y desarrollo de la publicidad en la España del primer tercio del siglo XX”. En HEREDIA, Iván y ALDUNATE, Oscar (coord.): *Actas del Encuentro de Jóvenes Investigadores de la AHC*, Zaragoza, 2007.
- RODRÍGUEZ MARTÍN, Nuria: “Hábitos de consumo y publicidad en la España del primer tercio del siglo XX, 1900-1936”. En *España entre repúblicas 1868-1939: Actas de las VII Jornadas de Castilla-La Mancha sobre Investigación en Archivos*. Guadalajara, 2007.
- RUEDA LAFFOND, José Carlos: “La imagen de la ciudad y el paisaje urbano”. En GARCÍA FERNÁNDEZ, Antonio (dir.): *Madrid hace un siglo. En torno a 1900*. Madrid, Arbor, 2001.
- RUIZ ALBÉNIZ, Víctor “Chispero”: *¡Aquel Madrid...! (1900-1914)*. Madrid, Ediciones La Librería, 2002.
- SALVADOR, Amós: “La urbanización del Extrarradio”. En *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*. Madrid, 1923.
- SAMBRICIO, Carlos: *Madrid, vivienda y urbanismo: 1900 -1960*. Madrid, Akal Arquitectura, 2004.
- SAMBRICIO, Carlos: *Madrid: ciudad – región. De la Ciudad Ilustrada a la primera mitad del siglo XX*. Madrid, Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional de la Comunidad de Madrid. 1999
- SAMBRICIO, Carlos: *La Historia Urbana*. Madrid, Ayer – Número 23, 1996.
- SÁNCHEZ JIMÉNEZ, José: *Las claves del movimiento obrero. 1830 – 1930*. Barcelona, Planeta. 1992.
- SÁNCHEZ JIMÉNEZ, José: *Del campo a la ciudad. Modos de vida rural y urbana*. Barcelona, Aula Abierta Salvat, 1982.

- SANZ GARCÍA, José María: “Los planos de Madrid desde la Gloriosa Revolución hasta la primera década del siglo XX”. En *Ciclo de Conferencias Revolución y Restauración en Madrid (1868 – 1902)*. Madrid, Ayuntamiento de Madrid. Área de Cultura, Educación, Juventud y Deportes e Instituto de Estudios Madrileños (CSIC), 1995.
- SARASÚA, Carmen: *Criados, nodrizas y amos. El servicio doméstico en la formación del mercado de trabajo madrileño, 1758 – 1868*. Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores S.A., 1994.
- SORIA, Arturo: *Tratados de urbanismo y sociedad*. Madrid, Clan Editorial, 2004.
- SUTCLIFFE, A. (ed.): *Metrópolis, 1890-1940*. Londres, 1984.
- TABOADA, Luis: *Crónicas alegres de 1900*. Madrid, 1901.
- TERÁN, Fernando de: *Historia del urbanismo en España*, vol. III, siglos XIX y XX. Madrid, Cátedra, 1999.
- TERÁN, Fernando de: *Planteamiento urbano en la España Contemporánea. 1900-1980*. Madrid, Alianza Universidad, 1982.
- TERÁN, Fernando de: *Madrid*. Madrid, Colecciones Mapfre, 1992.
- TERÁN, Fernando de: *El problema urbano*. Barcelona, Salvat, 1985.
- TIMOTEO ÁLVAREZ, Jesús: “La prensa de Madrid en el cambio de siglo”. En *Madrid en Galdós, Galdós en Madrid*. Madrid, Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura, 1998.
- TORO MÉRIDA, Julián: “El modelo demográfico madrileño”, en *Historia 16*, nº 59, 1981.
- VICENTE ALBARRÁN, Fernando: *Los albores del nuevo Madrid: el distrito de Arganzuela (1860 – 1878)*. Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2006.
- VICENTE ALBARRÁN, Fernando: “Viviendo a la luz de la ciudad: Inmigración, trabajo y solidaridad familiar desde los padrones municipales del Ensanche de Madrid (1860-1978). En *I Encuentro de Jóvenes Investigadores en Historia Contemporánea de la Asociación de Historia Contemporánea*. Septiembre, 2007.
- VILLACORTA BAÑOS, Francisco: “Cultura y sociedad en el Madrid del siglo XIX”. En ALVAR EZQUERRA, Alfredo (Coord.): *Visión histórica de Madrid. Siglos XVI al XX*. Madrid, Colección Torre de los Lujanes, 1991.